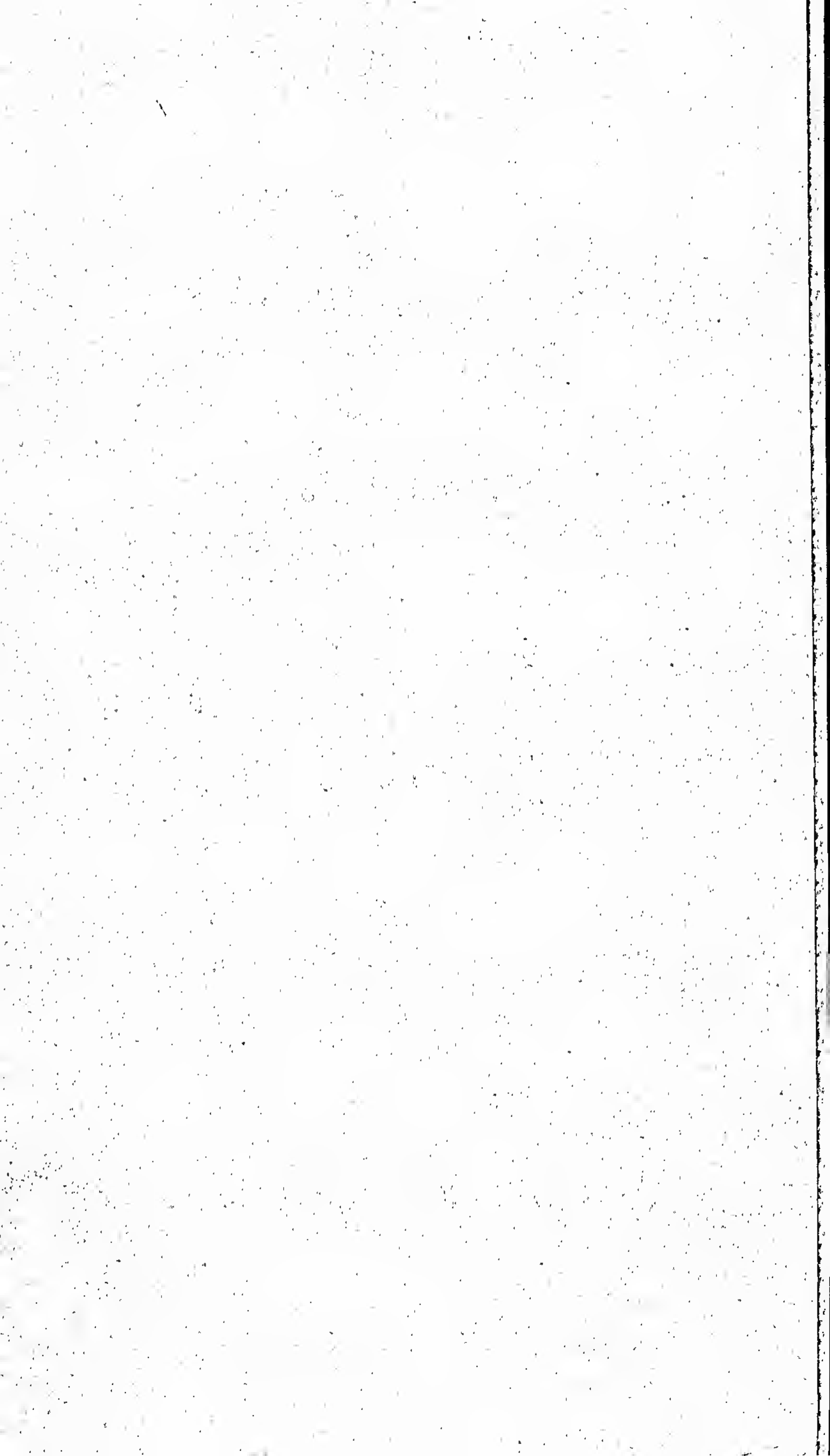

Vom
Seekadetten
zum Seeoffizier
von R. v. Stosch

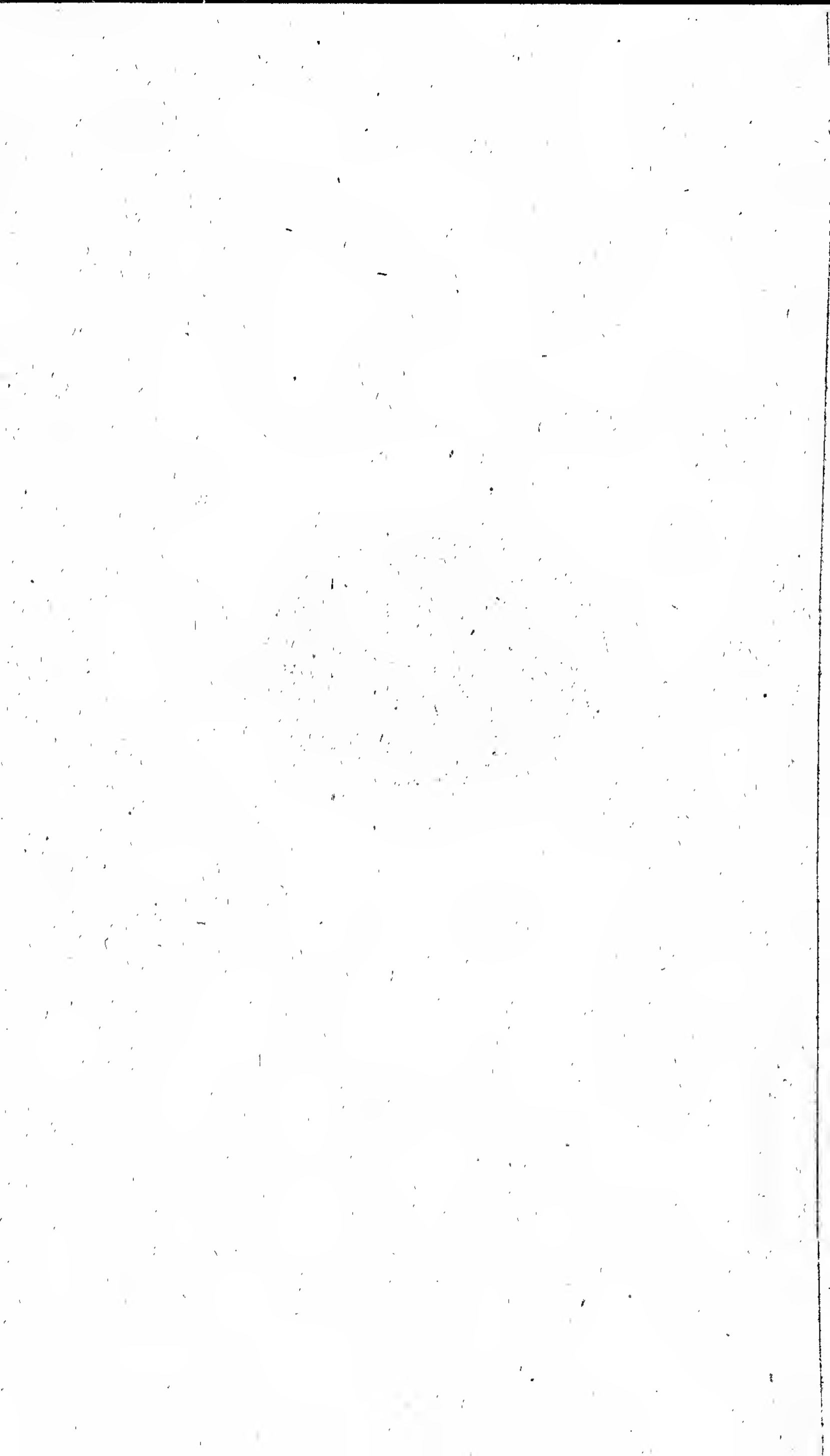
Fr. Simon

45






Vom
Seekadetten
zum Seeoffizier
von R. v. Stosch







Aufnahme von Hofphotograph Hinz in Flensburg

Die Marineschule an der Flensburger Förde

Vom Seekadetten zum Seeoffizier

Von

Richard v. Stosch



Drittes bis fünftes Tausend

Mit 30 Abbildungen

Berlin 1913

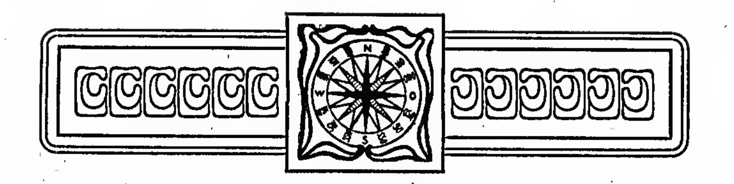
Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung :: Kochstraße 68—71

Meinen lieben Eltern

zugeeignet





Vorwort.

Es melden sich viele zum Eintritt in die Kaiserliche Marine, ohne zu wissen, welche Anforderungen der Beruf des Seeoffiziers stellt und was er bietet. Um Aufklärung zu schaffen, habe ich in bunten Skizzen den Werdegang des Seekadetten und Fähnrichs zur See schildern wollen; daraus ist ein Buch geworden. — Möge es denen, die ihre Zukunft der Marine zu widmen gedenken, erzählen von des Seelebens Lust und Leid, von ernster Arbeit und treuer Pflichterfüllung.

Kiel, im Februar 1912.

v. Stosch
Kapitänleutnant.

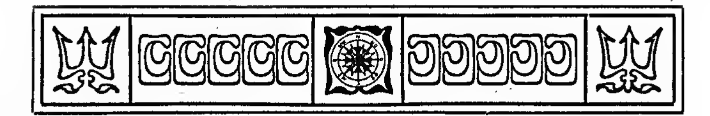
In überraschend kurzer Zeit hat sich die Notwendigkeit eines Neudrucks ergeben. Mit geringen Änderungen und neuem, dem Text sich anpassendem Bilderschmuck übergebe ich das dritte bis fünfte Tausend der Öffentlichkeit.

Kiel, im November 1912.

v. Stosch
Kapitänleutnant.

Inhalt.

Verzeichnis der Abbildungen.



Erstes Kapitel.

Nach Flensburg.

Die Schulzeit lag hinter ihm, jene langen, gar nicht enden wollenden Jahre, in denen er langsam von Klasse zu Klasse aufgerückt war, bis der Direktor die inhaltsschweren Worte gesprochen hatte: „So entlasse ich Sie denn mit dem Segenswunsche der Anstalt."

Wie im Traum war er die Treppen hinabgeeilt, heim zu Eltern und Geschwistern, ihnen die frohe Botschaft zu künden. Als der alte Geheimrat, des Vaters Freund, ihn lächelnd fragte: „Und was nun?" — Wie glücklich hatten die Augen geleuchtet, und wie stolz war es da von den jungen Lippen gekommen: „Jetzt geht's zur See."

So kamen viele heim in jenen Tagen, denen die blaue unendliche See der Traum der Kindheit und das Sehnen der Knabenjahre gewesen war. Nur wenige Tage noch, dann — lebewohl, Du Vaterstadt! Lieb' Elternhaus ade!

Im Besitz des Zeugnisses der Reife die einen, froh ihrer Versetzung nach Prima die anderen, vorgebildet auf humanistischen Gymnasien, Reform- und Realgymnasien, Oberrealschulen und Privatbildungsanstalten, aus allen Teilen der deutschen Heimat, sie alle beseelte die gleiche Begeisterung für den erkorenen Beruf. Zur selben Zeit schlug im Kadettenkorps die schwere Stunde, wo lang-

jährige Kameraden sich trennten am Scheidewege, in Heer oder Flotte dem Kaiser ihre Dienste zu weihen.

Bei der Inspektion des Bildungswesens der Marine in Kiel liegen hochgestapelt die Anmeldepapiere. Seit August des Vorjahres ist die Kommission unermüdlich tätig, die eingehenden Bewerbungen zu prüfen und zu sichten. An seinem Schreibtisch im Akademiegebäude sitzt der Adjutant und seufzt; wieder fehlt die Hälfte der vorgeschriebenen Papiere. Und geduldig teilt er zum fünfzigsten Mal dem flüchtigen Anwärter mit, daß Mittler & Sohn in Berlin gegen geringes Entgelt die einschlägigen Bestimmungen für den Eintritt als Seekadett in die Kaiserliche Marine zu versenden pflegt. Wo alle Papiere zur Stelle sind, fehlt sicher irgendwo die Unterschrift, oder das ärztliche Attest hat der gute Hausarzt ausgestellt, oder der Lebenslauf glänzt durch lakonische Kürze. Da dauert es oft Wochen, bis die Meldungen spruchreif sind, und der Inspekteur eine vorläufige Entscheidung treffen kann. „Noch einen Monat," denkt der Adjutant und wendet sich sorgenvoll dem nächsten Schriftstück zu. Er liest und kann eines leisen Lächelns sich nicht erwehren: eine besorgte Mutter möchte ihren fünfzehnjährigen, etwas ungeratenen Jungen auf die Marineschule geben, damit die rauhe Zucht des Seelebens den Jüngling wieder auf den Pfad der Tugend führe. Ihr wird freundliche Aufklärung.

Auf die Mitteilung von der vorläufigen Einberufung ist die wirkliche Einberufung erfolgt. Der Tag der Abreise ist gekommen.

Es ist etwas Heiliges um jene Stunde, in der die Eltern ihr Kind ziehen lassen; jetzt soll es sich zeigen, ob der im Elternhaus gelegte Keim Frucht bringen wird, ob die sittlichen und geistigen Grundlagen des Jünglings

ausreichend sein werden, den Anforderungen des gewählten Berufs gerecht zu werden. Sinnend ernst reicht der Vater dem Scheidenden die Hand: „Halte dich brav, mein Sohn!“ Im Antlitz der Mutter zuckt es, aber sie will ihrem Kinde den Abschied nicht erschweren. Bald trägt der Zug ihren Einzigen einem fremden ungewissen Schicksal entgegen.

Am Hamburger Hafen bei den St. Pauli-Landungsbrücken stehen drei junge Leute im Reiseanzug und starren unverwandt auf das Bild zu ihren Füßen. Eben gleitet majestätisch ein Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie vorüber. Schwarze wirbelnde Rauchwolken entsteigen dem gewaltigen Schornstein. Klar trägt der Wind die Klänge der Bordkapelle über das Wasser. Im Vortopp des Ozeanriesen weht das Sternenbanner, das dem Kundigen das Ziel der Reise verrät. Der Flaggenstock am Heck zeigt die schwarz-weiß-roten Farben. In unsere stummen Beobachter kommt Leben. Mit beredten Worten geben sie ihren Gefühlen Ausdruck. Ein alter Seemann, die Pfeife im Mundwinkel, geht schlürfenden Schrittes an ihnen vorüber und schmunzelt; die wenigen aufgefangenen Worte haben ihm die Süddeutschen verraten, die das Geschick in die alte Hansestadt an die Ufer der Elbe geführt hat.

Das Geschick heißt Seekadetteneinstellung. Unsere jungen Reisenden haben den kurzen Aufenthalt in Hamburg zum Besuch des Hafens benutzt. Zum ersten Male stehen sie an einem der Zentren des Weltverkehrs. Drüben lenken die gewaltigen Kaianlagen das Auge auf sich, an denen vielmastige Segler und ungezählte Dampfer Ladung nehmen und löschen. Kleine Schlepper mühen sich zischend und fauchend einen mächtigen Koloß von seinem Liegeplatz auf den Strom zu bringen. Schnelle Rad-

dampfer mit dem Stader Schlüssel im Felde teilen die gelben Fluten der Elbe; ein- und auslaufende Dampfer, sechs, sieben Fischereilogger im Tau eines schweren Seeschleppers, so ziehen kaleidoskopartig vor dem staunenden Binnenländer die Bilder vorüber, einen tiefen Eindruck hinterlassend.

Die Weisen des scheidenden Dampfers sind verhallt. Die Bugwelle hat das Ufer erreicht und läßt Schuten und Prähme auf und nieder tanzen. — „Könntest auch du erst hinaus nach fernen Ländern und Meeren!“ Sehnend steigt der Wunsch aus heißem Herzen empor. — Schwer reißen die Jünglinge sich los von der Stätte, wo das Leben in tausend Pulsen schlägt und tausend Fäden über den Erdball spinnt.

In einem Abteil des Flensburger Zuges, noch ganz unter der Einwirkung des Geschauten, entwickeln sie ihre Zukunftspläne. Dem Herrn in der Ecke, der anscheinend fest in den Hamburger Korrespondenten vertieft ist, entgeht kein Wort der Unterhaltung. Unschwer errät er, was jene dort an den Strand der Ostsee führt. In welch sonnigen Farben malt sich ihnen die Zukunft! Wie dehnt sich die Brust im Gefühl der errungenen Freiheit!

Seid umschlungen, Millionen!
Diesen Kuß der ganzen Welt! —

Jede Station bringt sie dem Ziel ihrer Wünsche näher. Weit hinten versinkt die Erinnerung an Schulzeit und Elternhaus.

Je näher die Reisenden ihrem Ziel kommen, desto mehr verstummt die Unterhaltung. In Gedanken versunken blicken sie hinaus in die vorüberfliegende Landschaft. „Wird man dich auch wirklich nehmen?“ Auf einmal ist die bange Frage aufgetaucht. Hatte sich doch im

letzten Jahr einer aus ihren Reihen gemeldet, und jeder hatte dem körperlich und geistig hochentwickelten Jüngling eine gute Zukunft prophezeit. Nach drei Tagen war er heimgekehrt, um seine liebste Hoffnung betrogen. Der Stabsarzt hatte ihn immer wieder untersucht; ihm tat der arme Junge leid, der da so zuversichtlich vor ihm stand, sehnig und muskulös wie wenige seiner Altersgenossen. Schließlich hatte er den Kopf geschüttelt und dem neben ihm stehenden Seeoffizier einige leise Worte gesagt. Auf dessen Ersuchen hatte er nochmals zum Hörrohr gegriffen. Ein Irrtum war nicht möglich. „Herzfehler infolge übermäßig betriebenen Sports," lautete die Diagnose.

Die düsteren Bilder entschwinden bei der Fahrt durch die in strahlendem Sonnenschein daliegende Landschaft. „Schleswig-Holstein meerumschlungen" hat einst die kampfesfrohe deutsche Jugend gesungen und klingt es noch heut' in Stadt und Land. Neugierig späht der Blick der jungen Reisenden über die vielumstrittenen Gefilde unserer Nordmark. Schwarzer Rauch steigt in der Ferne auf. Ein Schornstein und zwei Masten scheinen sich durch das Gelände fortzubewegen. Nun braust der Zug über die Eisenbahnbrücke bei Rendsburg, den Kaiser-Wilhelm-Kanal kreuzend.

Da liegt das Riesenwerk, das eiserner Wille und zähe Arbeitskraft geschaffen. Noch hat der Erfolg nicht befriedigt. Wohl ist Verbindung zwischen Nord- und Ostsee geschaffen und erspart dem Seefahrer den zeitraubenden, kostspieligen Weg durch das dänische Inselmeer, da erfindet der nimmer rastende Menschengeist den gewaltigen Dreadnoughtpanzer und Riesenkreuzer, dem die Meere zu flach, Häfen und Docks zu klein, die Fahr-

wasser zu eng sind, und wieder arbeiten Tausende von fleißigen Händen, um auch diesen Überschiffen den kaum fertig gestellten Kanal passierbar zu machen. Mächtige Trockenbagger wühlen die Ufer auf, Saug- und Greifbagger vertiefen die Sohle, nimmer rastend Tag und Nacht; denn Deutschland braucht den Kanal, damit es jederzeit seine Flotte in Nord- oder Ostsee dem Gegner entgegenwerfen kann.

Weiter eilt der Zug gen Norden. Die letzten Stationen sind passiert. Die Türme von Flensburg tauchen in der Ferne auf.

Auf dem Bahnsteig wimmelt es heut von Gepäckträgern, denn ganz Flensburg weiß, daß Seekadetteneinstellung ist. Es ist dasselbe bunte Bild wie alle Jahre, einst in Kiel, jetzt dort.

Seeoffiziere, von den Ankömmlingen bestaunt, erwarten hier den Bruder oder den Bekannten aus der Heimat. Zwischen Vater und Mutter wandert das verzärtelte Söhnchen; ein Hotelbediensteter folgt mit vielem Gepäck. Dort geht ein schmächtiges Kerlchen, den dünnen Sommerüberzieher über dem Arm, ein Täschchen in der Hand, von ein paar pausbäckigen Korpskadetten geringschätzig betrachtet. Viele Väter haben es sich nicht nehmen lassen, ihrem Sohn beim Eintritt in den erwählten Beruf das Geleit zu geben; doch die Mehrzahl hat allein die weite Reise zurückgelegt, auf eigenen Füßen stehend von dem Tage an, wo sie das Elternhaus verlassen.

Der Droschkenhalteplatz vor dem Bahnhofsgebäude ist leer. Eine Reihe von Wagen strebt der Marineschule zu, die, an den waldigen Ufern der herrlichen Förde gelegen, wie ein Märchenschloß den Besucher anmutet.

Zweites Kapitel.
Einstellung.

Den Frieden zu wahren, gerüstet zum Streit,
Mit flatternden Fahnen im eisernen Kleid,
So tragt, deutsche Schiffe, von Meere zu Meer
Die Botschaft von Deutschland, den Frieden, einher!

So liest der Eintretende die Worte an den bunten Scheiben des Haupteingangs.

In dem Portal hat sich die große Schar gesammelt. Wie in einem Bienenkorbe summt es und wogt es auf und ab. Lange sehnige Gestalten, andere breitschulterig und untersetzt, blasse schmächtige Kerlchen, denen die Schulstubenluft ihren Stempel aufgedrückt hat, wieder andere gesundheitsstrotzend, dick und rund, so kam Deutschlands Jugend aus Nord und Süd, aus Ost und West. Seekadettenväter in Uniform, in Gehrock und Zylinder oder im bequemeren Reisemützchen, stehen in Gruppen umher oder wandern in den Seitengängen, in bedächtigem Zwiegespräch die Aussichten ihrer Söhne erwägend. Offiziere und Beamte, Lehrer und Gelehrte, Fabrikanten und Kaufleute, die verschiedenartigsten Stände und Berufe haben sich hier zusammengefunden, alle in gespannter Erwartung, wie über das Schicksal ihrer Söhne entschieden werden wird. Irgendwo steht ein Seeoffizier und erteilt einem wißbegierigen Seekadettenvater Auskunft auf die Frage, ob es zweckmäßiger sei als Abiturient oder als Primaner in den Marinedienst einzutreten. Sofort hat sich ein Kreis um ihn gebildet.

„Abiturienten werden natürlich den späteren wissenschaftlichen Anforderungen leichter gerecht werden können,“

führt jener aus, „als Primaner, deren Kenntnisse in Mathematik und Physik und den neueren Sprachen geringer sind. Zöglinge der Realanstalten werden auch besser gerüstet sein als die humanistischer Gymnasien, weil hier die für das praktische Leben nötigen Fächer im Vordergrund stehen gegenüber dem oft einseitigen Kult der alten Griechen und Römer. Umgekehrt wird wieder leichter der Jüngere sich in die veränderten Lebensbedingungen finden und mit mehr Schneid an die Aufgaben herangehen, die ihm das Leben und der Beruf stellen werden, als der ältere bedächtigere Abiturient. Im allgemeinen kann man sagen, daß bei uns jeder seinen Weg macht, der an Körper und Geist gesund, mit Liebe zum Beruf treu seinen Dienst versieht."

Jeder Laut verstummt. Aller Augen richten sich auf die Freitreppe, wo eben der Adjutant, die Aktenmappe unter dem Arm, erscheint und die Seekadettenanwärter zur Verlesung in die Aula ruft. Dort stehen die Seekadettenoffiziere, ältere Oberleutnants zur See und jüngere Kapitänleutnants, als Vertreter der Schulschiffe, bereit ihre Zöglinge in Empfang zu nehmen; ihnen zur Seite die Offiziere des Seebataillons, denen die erste infanteristische Ausbildung der Seekadetten anvertraut ist. Die künftigen Korporalschaftsführer, Bootsmannsmaate in goldbetreßter Jacke, das gebräunte Antlitz vom kurzgeschnittenen Vollbart umrahmt oder glattrasiert mit scharfen Zügen, mustern die Eintretenden.

Die Unteroffiziere und Gefreiten des Seebataillons bemerken wie immer entsetzt die krumme gebeugte Haltung des diesjährigen Nachwuchses, den tänzelnden Schritt des einen, den wiegenden Gang des anderen. Weiß der Himmel, es wird höchste Zeit, daß den jungen Leuten militärischer Schliff und militärische Formen beigebracht

werden! Da antwortet gar jemand mit vernehmlichem „ja“ auf eine Frage des Direktors der Marineschule. Feldwebel Nelamischkies hört es und versinkt in tiefes Grübeln: wie hat der Unglückliche dort drüben so lange in diesem Abgrund von Unwissenheit leben können!

Der Adjutant hat in weniger als einer Stunde die Namensliste verlesen und die Verteilung auf die Schulschiffe bekannt gegeben. Die Seekadettenoffiziere vor der Front ihrer Abteilungen nennen in kurzen klaren Worten das Programm der folgenden Tage. —

Im Dachgeschoß des ausgedehnten Gebäudes liegen die Seekadettenquartiere. Statt der Betten harren weißbezogene Hängematten der Gäste und laden zur Ruhe ein. Was weiß ein künftiger Seekadett von Müdigkeit, und hätten ihn 48 Stunden die luxuriösen Sitze der dritten Wagenklasse gewiegt! Kaum sind die Köfferchen in den Spinden geborgen, von Händen und Gesicht notdürftig die Spuren der Reise entfernt, da geht es hinüber zu den Kameraden. In diesen ersten Stunden im Kameradenkreise werden oft Freundschaften geschlossen, die treu sich bewähren in Not und Gefahr, ein Leben überdauernd.

Spät werden die Lichter gelöscht. Als der Offizier vom Dienst Ronde geht, herrscht überall tiefe Ruhe.

Es ist ein fortwährendes Kommen und Gehen heut in der Marineschule. Ordonnanzen, Seitengewehr umgeschnallt, die rote Mappe unter dem Arm, durcheilen die Korridore. In dem einen Flügel des langgestreckten Gebäudes sind Räume hergerichtet für die ärztliche Untersuchung. Hier harren schon die ersten Gruppen der Anwärter des Beginns. Pünktlich um 8 Uhr erscheinen die Ärzte. Der eifrige Bootsmannsmaat Saltsieder benutzt die willkommene Gelegenheit, seine Gruppe auf den blauen Sammetkragen aufmerksam zu machen,

den äußerlichen Unterschied zwischen Seeoffizieren und Marineärzten, findet jetzt aber erklärlicherweise wenig Anklang.

Eben will er sich des längeren über die Anzahl und Bedeutung der Ärmelstreifen und Rangsterne auslassen, da werden die ersten seiner Gruppe vor den Augenarzt beschieden. Mit dem Augenspiegel forscht der Spezialist sorgsam nach Erkrankungen der Netzhaut, prüft an immer kleiner gewählten Buchstaben die Sehweite beider Augen und stellt schließlich mit Farbentafeln das Farbenunterscheidungsvermögen eines jeden fest. Da werden die ersten Hoffnungen vernichtet. Das Urteil „farbenblind" oder „weniger als ½ auf einem Auge" bedeutet das Ende des Jugendtraums. Dem Farbenblinden bleibt die Seefahrt verschlossen. Man denke nur: in dunkler Nacht taucht vor dem Bug des eigenen Schiffes ein farbiges Licht auf. Nicht sofort oder gar falsch erkannt, wäre Zusammenstoß und unermeßliches Unheil die Folge. Besser der eine zieht heute schweren Herzens von dannen, als daß später Hunderte leiden durch den Fehler des Einen. Mit einer Bescheinigung des Augenarztes versehen, tritt die erste Gruppe vor den Ohrenspezialisten. Ohrenspiegel und Flüstersprache sind die Prüfsteine, über die nur wenige stolpern.

Wer besteht, wird zur allgemeinen körperlichen Untersuchung vor den Generaloberarzt geführt. Die Mitglieder der Seekadetten-Annahme-Kommission sind zugegen. Hier wird das letzte Wort gesprochen. Manch einer, dem auf dem Bezirkskommando daheim wegen mangelnder Brustweite oder allgemeiner Schwächlichkeit nur bedingt das Zeugnis der Tauglichkeit hatte erteilt werden können, tritt klopfenden Herzens vor den Arzt. In der Kommission weiß man, daß die Seeluft bei einfacher Kost und anstrengendem Dienst aus schmächtigen Figuren

zähe, widerstandsfähige Menschen schafft, und urteilt nicht engherzig nach dem Buchstaben des Gesetzes; doch Herzfehler, Bruch, Krampfadern schneiden auch hier die Laufbahn ab.

In streng festgelegter Reihenfolge geht währenddessen unten die Eintrittsprüfung der Primaner vor sich. Man hat ihnen jede Mühe zu ersparen gewußt. Schon am Abend vorher sind Federn und Papier an kleinen Tischen bereit gelegt worden. Der Prüfling braucht nur Platz zu nehmen und sich schriftlich zu den Themen zu äußern, die der aufsichtführende Offizier den gesiegelten Umschlägen entnimmt. Daß hier auf die Wiedergabe rein persönlicher Ansichten ohne Hinzuziehung fremder Quellen und Hilfsmittel entscheidender Wert gelegt wird, bedarf kaum der Erwähnung. Wie gern möchte mancher schon jetzt den Bestand der gestern geschlossenen Freundschaft erproben, doch das Auge des Gesetzes wacht.

Kein Augenblick darf in diesen Tagen der Einstellung ungenutzt verstreichen. Die Gruppen, die die Fährnisse der ärztlichen Untersuchung glücklich überstanden haben und ihr Wissen nicht in einer Sonderprüfung darzulegen brauchen, werden in Räume geführt, die mit dem Namen des Schulschiffes gezeichnet sind. Hier harren kundige Lieferanten der Neulinge. Da heißt es nicht mehr: „Der Seekadettenanwärter" oder gar „Herr Meier", zum ersten Male spricht der Schneider, der Schuster, der Handschuhmacher, das ersehnte Wort: „Herr Seekadett!" — Noch zwar steht ihm die Anrede nicht zu, aber stolz im Gefühl der neuen Würde erteilt er die Aufträge. Er muß es doch wissen, der junge Mann, was der „Herr Seekadett" braucht.

Man hat sich dem eleganten Herrn natürlich vorgestellt und ist peinlich überrascht, als dieser die Maßschnur anlegt und eifrig Zahlen in sein Notizbuch schreibt, ange-

regt plaudernd und dieses oder jenes Stück besonders empfehlend. Und der „Herr Seekadett" würde ein Warenhaus zusammenkaufen, wenn nicht die segensreiche Seekadettenkleiderkasse Zahl und Preis jedes Gegenstands vorgeschrieben und ein scharfes Auge auf jene hätte, die so eilfertig ihre Dienste und die Leistungsfähigkeit ihrer Firmen den unerfahrenen Jünglingen zur Verfügung stellen. Was wissen die von Wolle und Baumwolle, von Kammgarn und Cheviot, englischer und deutscher Serge, wenn sie wählen sollen. Wohl dem, dem die sorgende Mutter daheim an wärmendem Unterzeug und Fußbekleidung in den Koffer packte, was die Ausrüstungsvorschrift verlangt. Sein Konto bei der Kleiderkasse wird sich erheblich leichter tragen als das der weniger glücklichen Kameraden.

In der Schlußsitzung der Seekadetten-Annahme-Kommission ist über die endgültige Einstellung nach Maßgabe der ärztlichen Untersuchung und des Ausfalls der schriftlichen und mündlichen Prüfung Beschluß gefaßt worden. In der Aula sind die Anwärter wieder versammelt; es fehlt schon mancher in ihren Reihen und mancher harrt vergebens des Aufrufs, als der Adjutant die Namen derjenigen verliest, deren Einstellung der Inspekteur des Bildungswesens verfügt hat.

Mit wenigen, kernigen Worten hat der Direktor der Marineschule die neuen Seekadetten willkommen geheißen und ihnen von dem erwählten Beruf gesprochen, daß in jugendfrischer Begeisterung die Herzen höher schlagen. Nun stehen sie am Beginn des neuen Lebenswegs; wenige Wochen noch in der Heimat, dann führen die Schulschiffe „Hertha", „Hansa", „Viktoria Louise" und „Vineta" sie hinaus in die Ferne.

Drittes Kapitel.

Erste Ausbildung.

Den angehenden Soldaten die einfachsten militärischen Begriffe und Formen beizubringen, ihnen zu zeigen, zu welchem Zweck eine gütige Vorsehung ihnen Arme und Beine gegeben hat, ist das Ziel der Ausbildung in den ersten Wochen. Auf dem Exerzierplatz unfern der Schule wetteifern Unteroffiziere und Sergeanten des Seebataillons die ihnen anvertrauten Seekadetten in die Geheimnisse des Exerzier-Reglements einzuführen. Immer wieder wird der langsame Schritt geübt. Die Geduld der Vorgesetzten scheint unerschöpflich. Stundenlang können sie zuschauen, wie ein geplagtes Menschenkind Arme und Beine, Kopf, Schultern, Brust und Bauch in die ungewohntesten Stellungen bringt, und wissen den abgegebenen Erklärungen immer neue und interessante Ausführungsbestimmungen hinzuzufügen.

Da das weiße Arbeitszeug noch nicht verpaßt ist, wird im schlichten Gewande des friedfertigen Bürgers exerziert. Der Schneider hatte bei Anfertigung seines Kunstwerks natürlich nicht im entferntesten an die Strapazen einer infanteristischen Ausbildung gedacht. So kommt es, daß nach kurzer Zeit von dem Reiz der Neuheit an keinem Anzuge mehr etwas zu spüren ist. Schlechtberatene Seekadetten hatten sich mit fliegenden Rockschößen auf den Weg gemacht oder mit dem schwarzen Rock des Pfarramtskandidaten ihre Glieder umhüllt. Weder Schlipse nach den neuesten Moden noch Stiefel und Hüte in den modernsten Formen vermögen auf die Unteroffiziere an-

nähernd jenen bezaubernden Eindruck auszuüben wie auf die Backfische daheim.

Emsig arbeiten Meister und Gesellen in Flensburg und Umgegend an der Fertigstellung der neuen Uniformen. Bei dem täglichen Appell, auf „Meldungen und Gesuche“, jenem schönen Augenblick im militärischen Leben, in dem es Untergebenen gestattet ist, mit persönlichen Wünschen an den Vorgesetzten heranzutreten, erbitten und erhalten die Seekadetten Urlaub zum Anpassen bei den Lieferanten. Schnell wird der Sonntagsanzug aus dem Spind genommen und das noch unversehrte Paar Stiefel angezogen. Unten heult schon die Dampfpfeife des „Wiking“, des Verkehrsdampfers zwischen Stadt und Marineschule. Der an den Werktagen erteilte Urlaub ist nur kurz bemessen. Nach dem Besuch der Lieferanten ist eilende Rückkehr geboten.

Auf dem Holm, der Hauptgeschäfts- und Verkehrsstraße von Flensburg, flanieren die angehenden Seehelden. Es ist Sonntag heute. Die Läden sind geschlossen, da ruhen Nadel und Zwirn, Pechdraht und Pfriem. Nach dem anstrengenden Dienst der Woche tut es wohl, für Stunden wieder sein eigener Herr zu sein, reden und schweigen zu dürfen, sich zu rühren und stillzustehen nach eigenem Belieben.

Vom nahen Kirchturm läuten die Glocken. Viele haben zum Kirchgang Erlaubnis erhalten und das Gesangbuch hervorgeholt, das treue Mutterliebe dem Sohne mit auf den Weg gegeben.

In den hohen Kirchenfenstern spielen die Sonnenstrahlen. Sie spiegeln sich wieder in den hohen Scheiben der Läden und schauen neugierig durch Spalten und Türen und in die Stuben dort unter dem Dach, als wollten sie lesen, was der Seekadett seinem Mutting schreibt; sie

vergolden mit ihrem Licht die einfachen Spinde und erfüllen den schlichten Raum mit sonntäglichem Glanz.

Unerbittlich geht die Ausbildung ihren Gang. Die aufsichtführenden Offiziere bemerken mit Genugtuung die unverkennbaren Fortschritte. Feldwebel Nelamischkies hat sich beruhigt. Der Unglückliche, der vor Wochen seine militärischen Nerven durch das verpönte „ja" empfindlich verletzte, hat sich als ganz brauchbarer Mensch erwiesen. Ihm lacht sogar das Herz im Leibe, — äußerlich gibt er es durch ein kummervolles Märtyrergesicht zu erkennen — wenn jener mit prächtig gestreckten Beinen den Parademarsch ausübt. Welche Jammergestalt ist dagegen der rechte Flügelmann: den Kopf nach vorn gestreckt, die Hände zu Fäusten geballt, wankt er von einem Bein auf das andere, und die Knie verraten nicht die geringste Neigung mit Ober- und Unterschenkel eine gerade Linie zu bilden, wie das Reglement es deutlich vorschreibt.

„Mensch! Sie ... Sie ... Sie ... Seekadett Sie!" heult Nelamischkies in den höchsten Tönen — „Se sollen hier nich Flitzbogen spielen mit de Beene! Unterschenkel rrraus! — Seekadett!" Verzweifelt kommt es von seinen Lippen. Zum Glück erscheint gerade der ausbildende Offizier.

„Seekadetten antreten!"

Wie sie dastehen in zwei Gliedern, in strammer Haltung, sonnverbrannt, kann man die blaßgesichtigen Schüler von früher kaum wiedererkennen.

„Gewehre empfangen! In die Kaserne — Marsch Marsch!"

Die Ausbildung mit Gewehr, ein neuer Abschnitt, beginnt. „Das Gewehr ist die Braut des Soldaten", hebt die Instruktion der Unteroffiziere an, als die See-

kadetten wieder in Reih' und Glied auf dem Platze stehen, „und man setzt es an die Außenkante des rechten Fußes, Abzugsbügel nach vorn", fährt der Instrukteur fort. Ersteres will nicht gleich jedem einleuchten, auch erscheint der innere Zusammenhang mit dem Abzugsbügel etwas gezwungen; doch was hilft's? — Emsig scharren die Kolben den Boden und suchen der neu gewonnenen Braut die befohlene Stellung zu geben.

Wie sanft ruht sich's in der schwankenden Lagerstatt nach des Tages Mühe und Last! — Wenn der unerbittlich geregelte Dienst um Punkt 10 Uhr das Licht gelöscht hat, die Schritte der Ronde verhallt sind und der Mond sein blasses Licht über die Giebel streut, dann geht ein Raunen und Flüstern durch die Stuben der Seekadetten. Des Tages Erlebnisse werden ausgetauscht, alte Schulgeschichten aufgewärmt, Anekdötchen zum besten gegeben, bis einer durch lautes Schnarchen unzweideutig verrät, daß seines Geistes Spannkraft den Anforderungen des Körpers erlegen ist. Auch greift wohl einer zur Violine und spielt im Nachthemd auf der Fensterbank sitzend, gedämpfte Weisen. — Das Flüstern rings ist verstummt. Wenn jener sein Spiel geendet und das liebgewonnene Instrument der schützenden Hülle zurückgegeben hat, gibt er sich als Letzter erquickendem Schlummer hin.

Aufstehn! Aufstehn! schallt es in aller Frühe durch die Korridore. Schlaftrunken reibt sich der Seekadett die Augen, springt aus den — Federn und begibt sich an die Morgentoilette. Sein Glück! Im nächsten Augenblick öffnet sich die Tür und der zweite Seekadettenoffizier erscheint.

Die tägliche Routine regelt den Dienst. An den kurzen Appell schließt sich das einfache Frühstück, Kaffee

und knusprige Semmeln. Den Vormittag nehmen die mannigfachen Formen des Infanteriedienstes in Anspruch. Das Mittagessen um 12 Uhr besteht aus einfacher, aber kräftiger Hausmannskost. Gewehrexerzieren, Handwaffenreinigen und Unterricht füllen die Nachmittagsstunden. Tee und Aufschnitt bilden das Abendbrot. Dann ist Freizeit, ein Begriff, den der Seekadett vor seinem Eintritt nie gekannt hat, wo ihm gestattet ist die Glieder zu bewegen, wie er möchte, wo er essen und trinken, rauchen und schlafen kann, das ist Freizeit. Und bald hallen die Gewölbe wieder von frohem Gesang, von John Brown und den schönen Mädchen in Batavia, dem Hirsch im wilden Forst, Dollarprinzessin und Walzertraum, Ännchen von Tharau und dem Rodensteiner, und nicht zuletzt singt begeistert Jungdeutschland das liebe alte Flaggenlied.

Es ist ein wichtiger Tag im Leben der Seekadetten. Heute sollen sie vor den Altar treten, um ihrem obersten Kriegsherrn den Eid der Treue zu leisten. Von der hohen Bedeutung des Fahneneides und den unerbittlichen Kriegsartikeln hat der Seekadettenoffizier ernst und eindringlich gesprochen.

Festlich ist die Aula geschmückt.

Ein Choral leitet die Feier ein. Als die letzten Akkorde des Harmoniums leise verklungen sind, spricht der Geistliche von ernster Zeit, die ernste Männer braucht, von der Treue zu Gott, zu Kaiser und Reich, spricht von den Helden, die einst den Treuschwur hielten in höchster Todesnot, und jenem schlichten Denkmal im fernen Osten, das Zeugnis ablegt von deutscher Treue und deutscher Denkungsart.

Da ist nicht einer, der nicht offenen ehrlichen Herzens die Schwurhand hebt und angesichts der Flagge mit heiligem Ernst den Treueid spricht.

An langen, blumengeschmückten Tischen sitzen die Seekadetten, in ihrer Mitte die Vorgesetzten, die heute gar nicht das strenge Dienstgesicht zeigen. Von dem Balkon herab überfluten die feurigen Klänge der Militärkapelle den Saal. Fröhliches Lachen und Gläserklingen. Strahlende Gesichter. Geschäftig eilen die Ordonnanzen, zur Feier des Tages im Paradeanzug, zwischen den Tischen umher. Plötzlich schweigt die Musik. Der Inspekteur des Bildungswesens klopft an sein Glas:

„Meine lieben Seekadetten! Für Sie alle ist der heutige Tag der wichtigste in Ihrem bisherigen Leben. Sie haben Ihrem obersten Kriegsherrn den Eid der Treue geleistet, und damit sind Sie am Ziel ihrer Wünsche: Sie sind Seekadetten geworden und stehen als solche im Dienste der Kaiserlichen Marine. Die Wochen der ersten Ausbildung, die hinter Ihnen liegen, sollten Ihnen den allernötigsten ersten militärischen Schliff geben. Der eigentliche Beruf beginnt mit dem heutigen Tage. Da ist es meine Pflicht und mein Wunsch, Ihnen ein Geleitwort mit auf den Weg zu geben.

Sie haben wahrlich den schönsten Beruf gewählt, den sich ein junger Mensch erwählen kann. Ernste Arbeit und hohe Verantwortung werden stete Begleiter sein, solange Sie den blauen Seemannsrock tragen. Ein ganzer Mann, mit dem Herzen auf dem rechten Fleck, gehört dazu, die Pflichten getreu zu erfüllen, die Ihr Beruf in allen Stellungen und jedem Lebensalter von Ihnen verlangt. Es ist ein Beruf, in dem es auf den einzelnen, auf die Per-

sönlichkeit in hohem Maße ankommt, wenn das ganze große Räderwerk der Marine richtig arbeiten soll. Und wiederum kommt es auf ein inniges Zusammenarbeiten der einzelnen an, soll keine Stockung in dem Gangwerk eintreten. Fleiß und unermüdliches Pflichtbewußtsein, mit Aufbietung aller Kräfte und vollem Einsetzen der Person und des Lebens, ist das Ziel des einzelnen, Kameradschaft im reinsten Sinne des Wortes das Ziel der Gesamtheit. Mit dem heiligen Vorsatz, in dieser Richtung das Beste zu leisten, wird jeder von Ihnen ohne Ausnahme heute seine Laufbahn beginnen. Wenn Sie mich richtig verstanden haben, so werden Sie auch ersehen, daß zum Seeoffizier sowohl Fleiß und Pflichterfüllung wie Kameradschaft gehören, beide innig miteinander vereint.

Wer nur arbeitet, um sich hervorzutun, der will sich selber dienen und nicht der Sache. Ein solcher Mensch ist ein Streber, der seinen Kameraden nichts gönnt. Hüten Sie sich davor, Streber zu werden. Der im schönen Sinne des Wortes strebsame Offizier dient in erster Linie der Sache und stellt seine Person und seinen persönlichen Erfolg zurück. Und wenn er der Sache dient, so ist ein Zusammenarbeiten mit den Kameraden mit offenem Visier unerläßlich. So sollte jeder Offizier denken. Der Streber wird stets allein gehen, er hat nur seine ehrgeizigen Pläne im Kopf, darüber verpaßt er alles andere, vor allem die Schönheit seines Berufes. Und gerade die Schönheit unseres Berufes ist die Quelle, aus der wir stets neue Lebensluft und -kraft und neue Begeisterung für die kommenden schweren Tage schöpfen.

Liebe Seekadetten, was ist die Schönheit unseres Berufes? Man hört so häufig, je moderner die Marine

wird mit ihren Einrichtungen, je gewaltiger ihr Umfang, um so mehr schwindet die Romantik. Was heißt das? Leute, die das sagen, sind Träumer, die da glauben, das Schlagen von Segeln, das Pfeifen des Windes in den Rahen, das leise Dahingleiten eines Seglers durch die weiche Mondnacht sei allein schön. Natürlich ist es das. Aber wir leben in einer anderen Zeit. Genau so wie das alte turmreiche Städtchen mit holperigem Pflaster aus der guten alten Zeit der neuen Stadt mit elektrischen Bahnen und Asphalt gewichen ist, ohne daß darum die Welt selber an Schönheit verloren hat, genau so ist an die Stelle des langsamen Segelschiffes der schnelle Kreuzer getreten, der sich mit sausenden Maschinen durch die Fluten arbeitet. Und doch ist das Meer dasselbe ewige unendliche geblieben. Wir leben eben in einer Zeit der Energie und Kraft, und die Zeit versonnener Ruhe liegt hinter uns.

Nein, wir wollen keine Träumer sein, sondern Männer unserer Zeit, die ihrer Zeit dienen. Das Bewußtsein so zu handeln gibt Zufriedenheit des Herzens und ein gutes Gewissen. Das ist der höchste Lohn unserer Tätigkeit. Doch darüber hinaus haben wir reichen Lohn: mit treuen Kameraden Hand in Hand zu gehen, Lust und Leid mit ihnen zu teilen, so daß sich die Herzen enger als sonst im Leben aneinanderschließen, ist etwas herrliches. Dazu liegt die weite Welt offen vor Ihnen. Gehen Sie hin und genießen Sie die Schönheit mit offenen Augen, stets mit dem Vorsatz allen Lebenslagen, wie sie auch sein mögen, das Beste abzugewinnen. Seien Sie reinen frohen Herzens: Sie sind jung, bewahren Sie sich Ihre Jugend! Kopfhänger und gedankenschwere Menschen wollen wir nicht haben, sondern gesunde, hell-

äugige, frische Menschen. Aber verwechseln Sie nicht Frohsinn mit Liederlichkeit. Sie sind jung, und Jugend hat keine Tugend; Dummheiten wird jeder von Ihnen machen, genug und übergenug. Aber begehen Sie nichts Schlechtes. Einen Vers noch möchte ich Ihnen sagen:

»Dreimal hoch dem Seekadetten,
Schade, daß ich's nicht mehr bin,
Arm an Geld und reich an Liebe,
Sorgenlos mit leichtem Sinn!«

Und nun, meine lieben Seekadetten, kehren wir zu dem Ernst des heutigen Tages zurück. Bewahren Sie die Worte, die ich Ihnen gesagt habe, in Ihrem Herzen. Denken Sie bei allem, was Sie tun, stets daran, daß Sie im Geiste Ihres Kaisers handeln, dessen Lieblingskleid Sie tragen. Und in dem Gedanken an Ihn, fassen Sie denn auch zu dieser Stunde Ihre guten Vorsätze. Erheben Sie Ihr Glas und rufen Sie mit mir

Unser Allergnädigster Kaiser und oberster Kriegsherr
zu Wasser und zu Lande, Wilhelm II.
Hurra, hurra, hurra!"

Der Tag der Vereidigung bleibt unvergessen. Und wenn in blutiger Seeschlacht einst das Vaterland den Mann erprobt: Voraus den Blick! Der Flagge treu! Durch Kampf zum Sieg!

Die infanteristische Ausbildung und damit der erste Abschnitt im Leben des Seekadetten ist beendigt.

Der Inspekteur hatte sich sehr befriedigt geäußert. Die Griffe hatten geklappt wie nie, der Anzug war tadellos, und bei dem Parademarsch hatte er sogar geschmunzelt, so schnurgerade ausgerichtet waren die Glieder vor-

übergekommen. Nach der Musik marschiert sich's eben anders als nach dem monotonen „eins-zwei" des Gefreiten. Feldwebel Nelamischkies hatte auch einmal gelächelt, aus welchen seelischen Motiven, hat man nie ergründet.

Viertes Kapitel.

Einschiffung.

Nichts war den prüfenden Blicken des Ersten Offiziers entgangen. In die entlegensten Winkel und verborgensten Ecken war er vorgedrungen. Hin und wieder hatte er mit der Hand über Decksbalken und Rohrleitungen hingestrichen, wo er ein verborgenes Stäubchen vermutete. Nur wenige Bemerkungen hatte der Wachtmeister in das dicke Notizbuch einzutragen brauchen, wenn der gestrenge Gebieter noch einen Fleck oder einen Strich schlecht abgesetzter Farbe entdeckt hatte. Auch die Musterung der oberen Decks war zur Zufriedenheit ausgefallen. Der Bootsmann und seine Außenbordsreiniger hatten in den letzten Tagen keinen leichten Stand gehabt, als es die Spuren der Werftliegezeit zu entfernen galt und mit Quast und Pinsel die erlittenen Schäden auszubessern.

Wenn nach beendeter Reise das Schulschiff den Heimathafen wieder erreicht hat, die Seekadetten der Marineschule überwiesen sind, Kommandant und Offiziere bis auf die Wachhabenden ihren Urlaub angetreten haben, dann beginnt für den Ersten Offizier eine Zeit angestrengter Tätigkeit. Mit dem Augenblick, wo Stahltrossen

und Ketten das Schiff mit dem Lande verbinden oder das Dock sich hinter ihm geschlossen hat, hat jeder militärische Dienst ein Ende. Scharen von Werftarbeitern strömen an Bord, Schiffbaumeister und Werkführer, um die Reparaturen und baulichen Veränderungen in Angriff zu nehmen, die sich während der letzten Reise als notwendig herausgestellt haben. Inmitten dieses Klopfens und Hämmerns, des infernalischen nervenmordenden Kreischens der pneumatischen Niet- und Bohrmaschinen, steht wie ein Fels von der Brandung umwogt der Erste Offizier. Mit Argusaugen überwacht er den Fortgang der Arbeiten, konferiert mit den Baumeistern und den Ressorts der Werft; denn jede Verzögerung schiebt die Beendigung der Werftliegezeit weiter hinaus und erhöht die Kosten der Instandsetzung.

Müde hat der Vielgeplagte sich in die Kammer zurückgezogen. Erleichtert atmet er auf; zum ersten Male, seit das Schiff die Werft verlassen, ist es wieder in einigermaßen wohnlichem Zustand.

Auf der Brücke sind die Signalgäste gerade bemüht, ein Signal des Wachschiffes abzunehmen. Das Gegensignal, das Zeichen „ich habe die Bedeutung verstanden“, fliegt in die Höhe. Da klingelt der Maschinentelegraph im Kommandoturm.

„Maschinen sind klar. Dampf auf in sechs Kesseln“, meldet der Ingenieur aus der Maschine. Der Wachoffizier steht schon auf der Brücke. „Meldung an Ersten Offizier und Navigationsoffizier“, befiehlt er, „Schiff seeklar“. Ein Signaljunge fliegt, als wären die Geister der Hölle auf seinen Fersen, zu den Genannten. Dem Kommandanten übermittelt die Meldung das Telephon, das die Brücke mit seinem Arbeitszimmer verbindet.

Nach kurzer Deviationsbestimmung an den Bakensystemen der Förde verläßt „Hertha“ den Hafen. Bei Bülk-Feuerschiff nimmt sie nördlichen Kurs. Ihr Ziel ist Flensburg, wo schon voller Ungeduld die Seekadetten ihrer Ankunft harren. — Nach glücklicher Überwindung mancher navigatorischen Fährnisse wird vor der Marineschule geankert. — Die schweren Decksboote werden ausgesetzt und an Land geschickt. Eine Minute vor der verabredeten Zeit legen die Boote an der neuen Brücke an.

Auf der Schanze steht, den Kieker unter dem Arm, der Leutnant der Wache. Von Zeit zu Zeit hebt er das Fernglas und blickt nach Land. — „Läufer! Melde dem Ersten Offizier: die Seekadetten kommen an Bord“, befiehlt er, als er die Boote absetzen sieht. Der Junge verschwindet.

Kapitänleutnant H . . . . nickt, ohne von seiner Arbeit aufzusehen, als der Junge die Meldung bringt. Auf seinem Schreibtisch liegt noch ein ganzer Berg Schriftsachen, der der Erledigung harrt. Ihn lockt die Sonne vergebens, die zitternde Reflexe auf die Wände wirft und das holde Frauenantlitz in dem goldenen Rahmen vor ihm verklärt, den einzigen Schmuck der einfachen Kammer. Erst als Schritte laut werden auf der Hütte, Kommandoworte ertönen, greift er zur Mütze und geht an Deck.

Die Seekadetten sind angetreten. Von dem Seekadettenoffizier gefolgt, schreitet der „Erste“ die Reihen entlang, mit scharfem Blick den einzelnen musternd. Er ist kein Freund vieler Worte:

„Ich heiße Sie an Bord willkommen! Sehen Sie sich vor! Achterbatterie und Zwischendeck sind frisch ge-

malt, ruinieren Sie die Farbe nicht! — Wie Ihre auszubildenden Offiziere Ihnen schon gesagt haben: Jedes Lärmen in den Decks und in der Messe ist verboten." — Mit kurzem Gruß entfernt sich Kapitänleutnant H........ und kehrt zu seiner Arbeit zurück.

Aus den Ruderbarkassen am Fallreep mannen die künftigen Seekadettenburschen — je vier Seekadetten erhalten einen Matrosen zugeteilt — Koffer und Kisten auf das Außendeck und türmen sie zu stattlichen Bergen. Die nächsten Stunden sind dem Einrichten und Einräumen gewidmet. Die Gewehre werden in den Gewehrständern untergebracht und die Spinde in der Messe, in Batteriedeck und Waschraum verteilt. Es herrscht eine fürchterliche Enge, als jeder vor seinem Spind steht in dem keineswegs feenhaft erleuchteten Deck und Stück für Stück aus dem geöffneten Koffer in den schmalen Fächern unterzubringen sucht, wie der bis ins kleinste ausgearbeitete Stauungsplan es vorschreibt. Da gedenkt mancher sehnsüchtig der bequemen Kommode daheim und des geräumigen Kleiderschranks, und ihm kommt eine leichte Ahnung, daß die früher nie als solche empfundenen Annehmlichkeiten des täglichen Lebens ihm fortan versagt sind und zurücktreten müssen vor den beschränkten Verhältnissen an Bord. Staunend sieht der Seekadett, welche Menge sein kleines Spind zu fassen vermag, und betrachtet erleichterten Herzens das schwere Werk, als der letzte Stiefel im untersten Fach sein Plätzchen gefunden hat, und der Koffer ihm leer entgegengähnt.

Koffer und Kisten werden schnell von Bord geschafft, um wieder die Heimreise anzutreten oder das Winterlager auf dem Boden des Lieferanten zu beziehen. Für Gepäck ist kein Raum an Bord; man braucht es nicht.

Werden später zu Ausflügen Sachen mitgenommen, genügt der Rucksack, der jetzt unbenutzt im Spinde liegt.

In der Seekadettenmesse, dem künftigen Wohn-, Unterrichts-, Speise- und Schlafraum der Seekadetten, haben die Burschen die langen Tische zum Abendbrot gedeckt. Einfach, doch nahrhaft ist die Kost, und jugendlicher Frohsinn und Lebenslust würzen das Mahl. In der geöffneten Pantryklappe erscheint das wohlgenährte Gesicht des Botteliers. Ihm liegt die Verpflegung der Seekadetten ob. Daneben betreibt er einen schwunghaften Handel mit Schokolade und Kakes, Zigaretten, Bier, Limonaden und Milch, so jedem Geschmack Rechnung tragend. Heute, am ersten Tage, wandern die Schecks nur spärlich zur Pantry.

Die Pfeife des Bootsmannsmaaten der Wache gellt über das Oberdeck, und mit Stentorstimme folgt der Befehl:

„Die Seekadetten Backbord Mitteldeck!"

„Die Seekadetten Backbord Mitteldeck", wiederholen die Wachhabenden der Vorbatterie und des Zwischendecks.

Ein trauriger Blick nach dem eben frisch gefüllten Glas, hin fliegt die geliebte Zigarette, und hinaus stürmt die wilde Jagd an den befohlenen Platz. In seiner kurzen Marinelaufbahn hat der Seekadett gelernt, daß langsames Sichfortbewegen eine der Vergünstigungen des Zivillebens ist, für das dem militärischen Vorgesetzten jedes Verständnis mangelt.

Die Korporalschaftsführer, vier ältere Bootsmannsmaate, warten nach ihrer einmütigen Angabe schon mindestens eine halbe Stunde auf die „Herren Seekadetten". Die erste und dritte Korporalschaft bilden die Steuer-

bord-, die zweite und vierte die Backbordwache. Zwei Leutnants zur See als Zugführer melden dem Seekadettenoffizier die Wachen zur Stelle. Es werden Hängematten ausgegeben, deren jede mit der Nummer des Seekadetten gezeichnet ist. Wie jeder Matrose, Schiffsjunge, Heizer usw., erhält der Seekadett bei der Einschiffung seine Schiffsnummer, mit der er in den Rollenbüchern geführt wird, in den Listen erscheint, die ihm die Spinde bezeichnet und den Platz für das Gewehr anweist.

Die Hängematte aus braungefärbtem Bramtuch, mit weißbezogener Matratze, weißbezogenem Kopfkissen und der Wolldecke in weißem Bezuge, am oberen und unteren Ende mit Stropp und Eisenring versehen, hat mit der in der Sommerfrische beliebten Netzhängematte außer dem Namen nur die Art der Aufhängung gemein. Nach wenigen Nächten sehnt niemand mehr sich nach dem starren System der häuslichen Betten zurück.

Die Seekadetten haben Hängematten und Kojenzeug empfangen und sitzen mit Schere, Nadel und Zwirn an Deck, um ordnungsmäßig jedes Stück mit Namenläppchen zu zeichnen. Mancher Abiturient, der auf der Schulbank mit der Feder sich gewandt zu den schwierigsten Problemen äußerte, versagt hier und bohrt unheilbare Löcher in das geduldige Leinen. Aber auch die anderen vollbringen keine Meisterwerke der Nähkunst.

Die Korporalschaftsführer zeigen, wie man die Hängematte zurrt, eine Fertigkeit, die der normale Sterbliche erst nach Wochen lernt. Nachdem auch dieses notdürftig begriffen ist, werden im Batteriedeck und der Messe die Schlafplätze angewiesen und die Hängematten aufgehängt.

So streng der Dienst gehandhabt wird, am Abend läßt die Disziplin die Zügel lockerer; es braucht keiner zur Koje zu gehen, den nicht die Müdigkeit treibt. Nur die unteren Decks werden geräumt, wenn die Hängematten aufgehängt sind; wer noch aufbleiben will, begibt sich an Oberdeck, wo die Hütte zum Aufenthaltsort für die Seekadetten bestimmt ist.

Der Befehl „Ruhe im Schiff", ist lange erteilt und hat dem geräuschvollen Treiben in den Decks ein Ende bereitet. Auf der Hütte an ein Geschütz gelehnt, stehen noch ein paar Seekadetten. Die Zigarette ist ihnen ausgegangen. Die erste Nacht an Bord hat etwas seltsam Fesselndes für sie, die das Schicksal von den Bergen Süddeutschlands nach dem Norden verschlagen hat.

Während sie sich die bevorstehende Reise in den rosigsten Farben malen und die Phantasie märchenhafte Tropenlandschaften vor ihrem geistigen Auge erstehen läßt, in denen wie der Schmetterling von Blume zu Blume „Hertha" von Hafen zu Hafen fliegt, sitzt unten der Seekadettenoffizier in seiner Kammer und arbeitet farblos graue Arbeitspläne aus, die den Dienst der kommenden Monate regeln sollen.

Als jener in später Stunde auf die Schanze hinaustritt, um frische Luft zu schöpfen, ist die Hütte geräumt. Das Schweigen der Nacht umgibt ihn. An Backbord taucht ein rotes Licht auf, ein schwarzer Schatten gleitet lautlos vorüber: ein Schuner, der mit der leichten Nachtbrise dem inneren Hafen zustrebt. Er muß an die eigene Seekadettenzeit denken, heute, wo das Vertrauen der Vorgesetzten die Ausbildung des jungen Nachwuchses in seine Hand gelegt hat.

Die stolzen Fregatten „Charlotte", „Moltke", „Stosch"

und „Gneisenau" vertraten einst die Stelle der Schulkreuzer. — Auf Abbruch verkauft, umgebaut zum Hulk oder gestrandet an spanischer Küste, haben sie ihr Geschick erfüllt. Die Geschwader von damals harren in den Bassins der Werften seit Jahren der Stunde, wo das Vaterland in Kriegsnot und Gefahr sie als letzte Reserve unter die Flagge rufen wird. In jenen Zeiten genügte ein bescheidenes Maß technischer Vorbildung, wie die alten Schulschiffe es zu geben vermochten. Der moderne Seeoffizier des modernen Linienschiffes bedarf einer Erziehung, die ihn von Anbeginn an mit jenem Gewirr von Kommandoelementen, Befehlsübermittlungsapparaten und Signalmitteln vertraut macht und ihn befähigt nutzbringenden Gebrauch zu machen von den Hilfsmitteln, die ihm die Technik an die Hand gegeben hat. In diesem Sinne erzieht der moderne Schulkreuzer den Seekadetten und gewöhnt ihn inmitten des komplizierten Kriegsschiffsbetriebes an raschen Entschluß und zielbewußt energisches Handeln.

Als die letzte Fregatte aus den Listen der Kriegsschiffe gestrichen wurde, ist wohl ein gut Teil Poesie aus dem Leben des Seeoffiziers dahingegangen. Die bittere Notwendigkeit hat den Entschluß diktiert. Wer seine erste Ausbildung noch auf den alten Seglern erhalten hat, gedenkt dankbar jener Zeiten und der unvergeßlichen Stunde, wo scharfe Kommandos: Segel setzen! — Segel los! die gewaltigen weißen Flächen zur Entfaltung brachten, und leicht geneigt unter dem Segeldruck das Schiff den Hafen verließ zu weiter Fahrt nach fremden Ländern.

Fünftes Kapitel.
Dienst an Bord.

„Seekadetten zurrt Hängematten!“ pflanzt sich der Befehl des wachhabenden Offiziers von Oberdeck durch das Achterschiff fort und bringt Leben in die Reihen der friedlichen Schläfer. „Rise rise, Seekadetten, rise rise!“ ruft Bootsmannsmaat Kuhn die Messetür aufreißend:

„Einer stößt den Andern an,
Jeder purrt den Nebenmann.“

Dieser freundlichen Aufforderung vermag niemand zu widerstehen.

Nicht ganz leicht ist es im Anfang, das schwankende Lager zu verlassen, schwerer noch, ihm nach beendeter Ruhe die zum Verstauen gewünschte Form zu geben. Als der Letzte seine Hängematte im Kasten untergebracht hat, ist die Normalzeit längst überschritten. Aber der Vorgesetzte denkt milde am ersten Tage.

An Stelle des Enterns über alle drei Toppen, wie es zu Zeiten der alten Schulschiffe nach dem Verstauen der Hängematten und vor dem Waschen üblich war, sind jetzt Müllerübungen getreten, die den letzten Rest von Müdigkeit verscheuchen. Täglich wiederholt, bilden sie durch systematische Steigerung der Anforderungen allmählich den Körper durch und bringen seine Widerstandsfähigkeit gegen die Beschwerden des Dienstes und die klimatischen Einflüsse auf das erreichbare Höchstmaß.

Die erprobte Weisheit der alten Römer: mens sana

in corpore sano ist die Richtschnur, nach der die Erziehung des Seekadetten gehandhabt wird.

Sobald Luft- und Wassertemperatur es gestatten, wird morgens ein Brausebad genommen. Wie mundet dem so gestärkten Körper das anschließende Frühstück! In der ersten Zeit kann der Bottelier gar nicht genug Semmeln auf den Tisch bringen, die hungrigen Mäuler zu befriedigen.

„Die Hafenroutine regelt den Dienst, wenn das Schiff im Hafen an der Boje oder zu Anker liegt; befindet es sich in Fahrt, tritt die Seeroutine in Kraft.“ Diese Tatsache haben die Korporalschaftsführer gleich an den ersten Tagen verkündet und ferner von Sommer-, Winter- und Tropenroutine gesprochen.

Nach der befohlenen Routine wird streng verfahren; jede Abweichung muß im Schiffsjournal, dem Logbuch, vermerkt werden und bedarf der Begründung. — Für die Steuerbord- und Backbordwache der Seekadetten getrennt setzt die Routine den Dienst fest. Indes die eine Hälfte theoretisch unterwiesen wird, wird die andere im praktischen Dienst ausgebildet.

Wer jahrelang die Schulbank gedrückt und sechs bis acht Stunden täglich im dumpfen Schulzimmer den Worten des Lehrers gelauscht hat, um nachher über die Bücher gebeugt in den armen Kopf hineinzuzwängen, was während des Unterrichts nicht hineingehen wollte, dem mag ein leichtes Gruseln kommen, wenn er die vielen Bücher sieht, aus denen er jetzt seine Berufswissenschaft schöpfen soll.

In dem Beruf des Seeoffiziers hat die Theorie gegen früher ganz erheblich an Bedeutung gewonnen, ohne dabei in irgend einer Form die Praxis zurücktreten zu lassen.

Wie könnte ein Navigations-, Artillerie-, Torpedo-, Signal- und Funkenoffizier bestehen ohne gründliche theoretische Vorbildung? — Die Fortschritte, die auf jedem Gebiet des Seekriegswesens gemacht sind, die ungeahnten Erfolge und der umfassende Ausbau insbesondere der Funkentelegraphie und Elektrotechnik bedingen ein hohes Maß theoretischen Wissens.

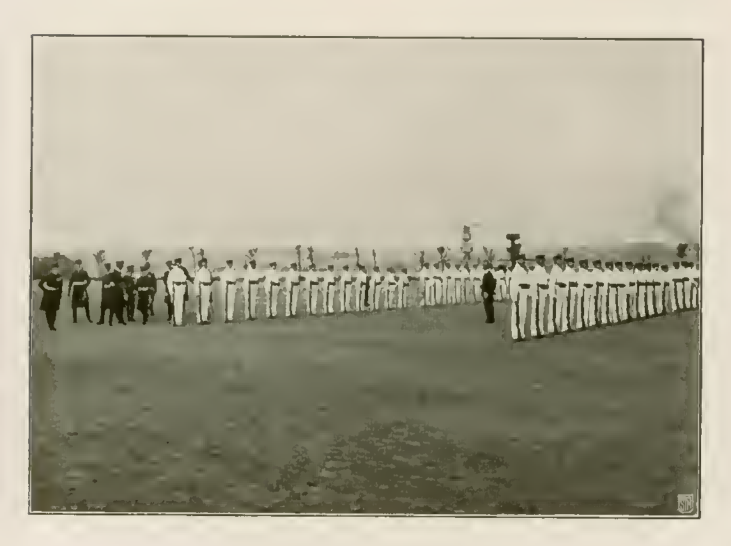
Bei der Ausbildung der Seekadetten ist von Anbeginn an entscheidender Wert darauf gelegt, daß zur Theorie die Praxis ergänzend und klärend hinzutritt. So verliert erstere ihre Schrecken, und freudiges Arbeiten gewährleistet den Erfolg.

Die ersten Stunden bringen Unterricht in den Hauptfächern, Navigation, Maschinenkunde und Seemannschaft. Der Navigationsoffizier spricht von erdmagnetischen Wirkungen, von Mißweisung und Inklination. Der Seekadetteningenieur trägt vor über die Beschaffenheit des Dampfes, seine Erzeugung in Feuer- und Wasserrohrkesseln. Im Seemannschaftsunterricht erfährt der Seekadett von der Konstruktion und Wirkungsweise der Anker und ihren verschiedenartigen Formen. Nachmittags unterweist ihn der Signalmaat praktisch am Kompaß, sieht er im Heizraum an dem aufgenommenen Kessel die Anordnung der Wasserrohre, und auf der Back macht ihn der Korporalschaftsführer mit Benennung und Zweck der Einzelteile des Ankergeschirrs bekannt.

Bootsdienst in allen Kuttern beschließt den Tag. Wer daheim auf dem Flüßchen oder Weiher mit nervigem Arm den Riemen zu führen wußte, greift begeistert nach dem Kutterriemen, mit dem er nach dem Kommando des Bootssteurers unermüdlich die beliebten Tempos eins, zwei und drei ausführen darf. Die Geduld des Boots-



Präsentiert das — Gewehr!
(S. 15)



Besichtigung der Seekadetten
(S. 21)

Tafel 2



Bootsdienst
(S. 32)

Dampffahrkunde
(S. 68)

steuerers nimmt kein Ende. Immer von neuem wiederholt er mit schwungvollen Worten, wie er sich die Ausführung der drei Tempos denkt. Die Seekadetten sind krebsrot im Gesicht, als Signal die Boote an Bord zurückruft. Sie haben gemerkt, daß ein zehnriemiger Kriegsschiffskutter, von dem bärtigen Bootsmannsmaaten geführt, sich anders pullt als der leichte Nachen mit der Kusine am Ruder, die Sterte des Ruderjochs in den behandschuhten Händen.

Im Fluge enteilen die Tage. Jeder Tag bringt etwas Neues. Schiffskunde, Dienstkenntnis, Artillerie, englischer und französischer Unterricht, Naturlehre, Mathematik, Turnen, Fechten und Signaldienst wechseln in bunter Folge.

Da ist vor allem die Schiffskunde, die dem Neuling die Geheimnisse des Schiffbaus offenbart. Von Abteilung zu Abteilung vordringend sieht er, wie durch Längs- und Querschotte, Kohlenbunker, Wallgänge und Doppelwandzellen die Schwimmfähigkeit des Schiffes gegen Kollision, Grundberührung, Torpedoschüsse und Unterwassertreffer der Artillerie geschützt ist. Allmählich lernt er in den vielen Decks sich zurechtfinden und sucht nicht mehr die Rudermaschine in Abteilung XI oder die Maschinenräume vor den Kesseln. Ihm erscheint das Schulschiff mit seiner Länge von 105 m als der Inbegriff dessen, was menschliche Intelligenz zu leisten vermag, und doch hat das moderne Linienschiff der Front und der moderne Panzerkreuzer gegen die 5600 Tons des Schulschiffes fast die vierfache Wasserverdrängung aufzuweisen.

In dem dienstlichen Tagebuch, das jeder Seekadett zu führen hat, werden die täglichen Erlebnisse und Beob-

achtungen sorgfältig niedergelegt. Wer nach Jahren diese Aufzeichnungen wieder zur Hand nimmt, erinnert sich gern der sorglosen Stunden vergangener Zeiten.

Das Schulschiffsjahr bleibt die sorgenloseste Zeit des Seeoffizierberufs, in der das Leben glatt und geebnet dahinfließt ohne das Gefühl der Verantwortung. Früh schon legt es sich schwer auf junge Schultern und reift den Jüngling zum Mann im stolzen Frohgefühl seiner Kraft. —

Pfingsten naht heran. Nach kurzem Aufenthalt in der Flensburger Förde, einer Kreuzfahrt in der Ostsee zur Erprobung der Maschinen und einer Meilenfahrt in der Eckernförder Bucht, nimmt der Kreuzer den gewohnten Liegeplatz im Kieler Hafen wieder ein.

Kaum können die Seekadetten es erwarten, daß der Bojenstander eingeschäkelt ist, und der Pfiff „Klardeck" Wegtreten befiehlt. — Vier Tage Pfingsturlaub! — Das Herz schlägt höher bei dem Gedanken, sich in der schmucken Uniform Eltern und Geschwistern und den Bekannten zeigen zu dürfen. Es ist, als ob eine Ewigkeit zwischen jetzt und der Stunde liegt, wo dem scheidenden Sohn der Vater die Hand gedrückt, so viel Neues hat man in jener Zeit erlebt. Und doch sind kaum zwei Monate seit dem Tage verflossen, an dem die Zweihundert im Portal der Marineschule des Aufrufs harrten.

Die Glücklichen, die in den wenigen Tagen ihr Heim erreichen können, sind schon in den frühesten Morgenstunden von Bord gefahren. Mit den übrigen hat der Seekadettenoffizier die Kaiserliche Werft aufgesucht und sie an die Stätten geführt, wo auf langgestreckter Helling das Linienschiff in den Spanten ersteht und sich auswächst zu jenen Dimensionen, von denen man vor Jahren

wohl träumen mochte, an deren Verwirklichung keiner glauben konnte. Welche Höhe hat die Technik erreicht seit der Zeit, wo die ersten Fregatten die See durchkreuzten! Immer noch kann der menschliche Geist nicht ruhen im Erfinden und Entdecken. Jede neue Errungenschaft der Technik wird nutzbar gemacht, verdrängt veraltete Systeme, damit Modernes, Vollwertiges erstehen kann. Dort im Trockendock der moderne Turbinenkreuzer und draußen der alte Aviso, das Unterseeboot neben dem noch als Depeschenboot brauchbaren Torpedofahrzeug, hier ein deutscher Dreadnought und ihm gegenüber die Schiffe der Kaiser-Klasse, einst der Stolz, der Kern unserer Flotte. Da bedarf es keiner Worte; da sieht der Laie mit eigenen Augen den gewaltigen Unterschied zwischen dem „Einst" und „Jetzt".

„Der Fritz ist wieder da!" — Wie ein Lauffeuer hat sich die Nachricht in dem kleinen Städtchen verbreitet. Man erkennt ihn kaum wieder, den schmächtigen Jungen, der so oft wegen seiner schlechten Haltung getadelt werden mußte. Lebenslust blitzt fröhlich aus dem gebräunten Gesicht; und eine Haltung so straff und stramm, als trüge er seit Jahren des Kaisers Rock.

Wie prächtig er aussieht in der blauen Uniform, und wie er erzählen kann! — Mitleidig schaut er auf alle, die nur das einfache Gewand des Bürgers tragen. Mit innigem Behagen spürt er die neugierigen Blicke, die sich auf ihn richten, wohin er kommt.

Die Mutter kann ihm nicht genug Liebes erweisen. Der arme Fritz geht ja in wenigen Wochen weit fort nach Westindien und Amerika. Wenn ihm das Klima dort nur bekommt, und sie ihn gesund wiedersieht. — Das Schwesterchen empfängt in diesen Tagen mehr Freun-

dinnen als gewöhnlich. Natürlich nur ganz beiläufig fragt der Besuch nach dem großen Bruder. — Abends am Stammtisch hört der Vater schmunzelnd die Komplimente über den prächtigen Jungen.

Der Morgen der Abreise bricht an. Am Frühstückstisch erscheint der Herr Sohn, wie von raschem Lauf erhitzt, später als gewöhnlich. Schelmisch droht das Schwesterchen mit dem Finger; nur sie hat gesehen, wer vorhin über den Zaun in Nachbars Garten sprang.

Auf dem Bahnhof Händeschütteln, mühsam bekämpfte Tränen, Abfahrtssignal, ein Pfiff, die Maschine zieht an, Hüteschwenken, Tücherwinken. Draußen vor dem Städtchen, am Waldesrand, steht eine schlanke Mädchengestalt mit flatterndem Blondhaar und späht nach dem vorüberbrausenden Zuge.

Sechstes Kapitel.

Muß i denn, muß i denn zum Städtlein hinaus.

Anfang Juni vor Antritt der Auslandsreise findet durch den Inspekteur des Bildungswesens die Seeklarbesichtigung der Schulschiffe statt.

„Hertha" will als erste den Hafen verlassen. Seit dem frühen Morgen herrscht eine emsige Tätigkeit an Bord: Lieferanten entledigen sich hastig ihrer Aufträge, Waschfrauen bringen eilends die letzte Wäsche, Proviant kommt längsseit und wird verstaut, dann . . . . „Fremde von Bord! Alle Mann sich umziehen!"

Punkt 11 Uhr ist die ganze Mannschaft in tadellos weißem Zeug in Musterungsdivisionen angetreten. Kom-

mandant und Offiziere empfangen den Inspekteur, der in seinem Admiralsboot längsseit kommt, am Fallreep.

Das Schiff glänzt in allen Teilen vor Sauberkeit. Schneeweiß sind die Decke gescheuert. Das Linoleum ist schnell noch einmal mit Öl abgerieben. Die Messingbeschläge und die metallreinen Teile der Geschütze blitzen in der Sonne. Als der Besichtigende die Front der Seekadetten und Schiffsjungendivisionen abschreitet und in die kerngesunden frischen Gesichter blickt, spielt ein wohlwollendes Lächeln um die ernsten Züge.

Die Alle-Mann-Exerzitien klappen vorzüglich. Wie ein Blitz durchzuckt es Offiziere und Mannschaften, als fünf kurze Schläge mit der Schiffsglocke ertönen: „Schotten dicht!" — Überall fieberhafte Bewegung. Jeder eilt an seinen Platz, die Unterwasserschotten, Schieber, Türen, Seitenfenster zu schließen; Posten ziehen auf bei den Booten, dann — Totenstille. „Schotten auf! — Antreten in Musterungsdivisionen!" Doppelschläge mit der Schiffsglocke. — „Feuer!" gellt der Ruf durch die Decks, von Offizieren und Unteroffizieren wiederholt. Wieder schließen sich Schotten und Türen, diesmal der Zugluft zu wehren; Schlauchverschraubungen werden an die Feuerlöschstutzen angeschlagen, und wenige Sekunden darauf entsteigen Wasserstrahlen unter dem Druck der Zirkulationspumpen den Mundstücken der Schläuche.

„Feuer ist gelöscht!" — So zauberschnell die Maßnahmen zur Bekämpfung des Feuers getroffen sind, sind sie wieder beseitigt.

Die Bergerolle wird vorgeführt, die nur in Kraft tritt, wenn wegen Feuers- oder Wassersgefahr das verlorene Schiff verlassen werden muß, und die Bereitschaft der Kutter als Rettungsboote in See geprüft.

Der Admiral ist befriedigt. Mit herzlichen Worten verabschiedet er sich, wünscht dem Schiff eine glückliche Reise und geht von Bord.

Während noch das Boot dem Lande zueilt, wirft „Hertha" von der Boje los, die Maschinentelegraphen klingeln, weiß wirbelt das Kielwasser, und majestätisch gleitet das schmucke Schiff zum Hafen hinaus.

Die Schiffsjungenkapelle ist auf der Back angetreten und spielt das alte Lied: „Muß i denn, muß i denn zum Städtlein hinaus" . . . . . .

Ein eigenartiges Gefühl ergreift jeden bei den Klängen dieses Liedes. Den Älteren ist es oft beim Scheiden gespielt. Früher zogen auch sie wohlgemut ins Weite; jetzt lassen sie Weib und Kind zurück, ernst schauen sie drein und sehen nicht die Wälder in lachendem Grün, nicht den Sonnenschein, der über der Förde liegt. — Anders die Jugend! So geht denn endlich der Herzenswunsch in Erfüllung. Ihr Glück möchte die junge Brust hinausjubeln in die sonnige Welt. Wie aus weichendem Nebel taucht die Erinnerung auf an Vater und Mutter daheim, mischt sich in die Freude und dämpft den Jubel.

„Drei Hurras den scheidenden Kameraden!" ruft es von rechts und links, als die Fahrt an den zurückbleibenden Schiffen vorübergeht. Mit kräftigen Hurras erwidert die Besatzung die letzten Grüße. „Glückliche Reise!" weht von jedem Schiff das Flaggensignal.

Der Kommandant läßt keinem Zeit, lange trübsinnigen Gedanken nachzuhängen. Kaum ist der Friedrichsorter Leuchtturm passiert, so schallt der Ruf über Deck: „Boje über Bord! Ersten und zweiten Kutter klar!" Mit äußerster Kraft arbeiten die Maschinen im Rückwärtsgang das Schiff zum Stehen zu bringen. Wie die Katzen klettern

die Seekadetten über die Jakobsleitern in die Boote. Noch ist die Fahrt nicht aus dem Schiff, sind die Kutter zu Wasser und rudern mit aller Kraft der Stelle zu, wo die Rettungsboje auf dem Wasser treibt.

„Böje ist gesischt!“ meldet der Signalgast aus dem achteren Mars, von wo er mit Flaggen den Booten die Richtung eingewinkt hat.

Das Manöver war nicht schwer am hellen Tage bei glatter See. Ebenso muß es gehen bei schlechtem Wetter zur Nachtzeit, wenn es wirklich gilt, das Leben eines Kameraden zu retten.

Trommelsignal ruft die Mannschaft an die Geschütze. Frisch-fröhliches Exerzieren hebt an. Praktische Navigation, Fechten und Turnen nimmt die Seekadetten in Anspruch und vertreibt die Grillen.

Auf der Schanze geht der Pfarrer auf und ab. Auch er läßt Weib und Kind daheim. So manche Fahrt hat er mitgemacht. Nicht immer sind alle, die hoffnungsfreudig hinauszogen, wiedergekehrt. Den einen hat die See hinabgerissen, den andern deckt fremde Erde. Ob wohl von dieser Reise allen glückliche Heimkehr beschieden sein wird?

Als das Schiff ostwärts Kurs ändert, und die frische Seebrise über die Schanze streicht, zieht sich der Pfarrer zurück und schreibt seine Sonntagspredigt.

Ein ereignisreicher Tag geht zur Neige. Wolkenlos wölbt sich über der tiefblauen See der Abendhimmel. Die untergehende Sonne taucht den Horizont im Westen in ein Meer von Licht. Wen die Liebe zur See gefaßt hat, den läßt sie nimmer los, ob sie über ihn kommt, wenn in dunkler Nacht der Sturm die Wogen peitscht, oder heller Sonnenschein über leicht bewegte Fluten spielt.

Fast alle Seekadetten sind auf der Hütte versammelt

und geben sich dem Zauber dieses Abends hin. Im Süden sehen sie die mecklenburgische Küste, im Norden ist wie ein dunkler Wolkenstrich am Horizont Laaland und Falster in Sicht. Scharf hebt sich vom hellen Hintergrund die Dampffähre Warnemünde—Gjedser ab und kreuzt den Kurs des Schulschiffs. Das Feuer von Darsser Ort blitzt über das Wasser. Am Nachthimmel funkelt das Sternenmeer.

Am frühen Morgen tauchen die weißen Kreidefelsen Rügens aus den Fluten empor, und die liebliche Insel Bornholm wird in der Ferne sichtbar. Mit südlichem Kurse wird Stubbenkammer passiert und vom grünen Buchenwald umrahmt, bietet sich Saßnitz dem Auge dar.

Auf Saßnitz Reede wird geankert. Unter Führung ihrer Offiziere fahren die Seekadetten zu kurzem Ausflug in vier Kuttern an Land. In langen Windungen führt der waldige Pfad zur Höhe und an den jäh abstürzenden Kreidefelsen entlang. Unten dehnt sich der weiße Strand. Über die in tiefster Ruhe liegende See verliert sich der Blick in weite Ferne.

In jenen Gewässern war es, vor Jasmund, wo im Krieg gegen Dänemark die junge preußische Marine ihre ersten Ruhmesblätter pflückte. Heldenmütig kämpften hier gegen dänische Übermacht die Korvetten „Arcona“ und „Nymphe“ unter dem Befehl des damaligen Kapitäns zur See Jachmann.

Gegen Mittag kehren die Boote an Bord zurück. „Hertha“ geht Anker auf und setzt die Reise nach Neufahrwasser fort.

Am nächsten Morgen wird Hela passiert und die Danziger Bucht angesteuert. Das sichtige Wetter bietet dem Navigationsoffizier willkommene Gelegenheit, die

Seekadetten in die Anfangsgründe der terrestrischen Navigation einzuführen. Der Peilkompaß ist von den Lernbegierigen umlagert, deren Kreuzpeilungen, in die Karte übertragen, zwar noch bedenkliche Abweichungen von dem wirklichen Schiffsort aufweisen.

Der Befehl „Alle Mann auf, klar zum Manöver!“ unterbricht jeden Dienst. Alles eilt auf die Manöverstationen. — In der Weichselmündung angelangt, beginnt das Schiff in dem engen Fahrwasser zu drehen. Kutter und Dampfpinasse fahren die schweren Leinen aus, mit deren Hilfe das Manöver beschleunigt und das Schiff am Ufer festgemacht werden soll. Sobald die Trossen an den Pollern belegt sind, hieven die Spills abwechselnd vorn und achtern, bis die großen Korbfender zwischen Kai und Bordwand knirschen.

Während des Reinschiffs am Sonnabend, wo kein Plätzchen von Schrubber und Sand und den Strahlen des Deckwassers verschont bleibt, lernen die Seekadetten im tiefen Sand der Westerplatte winksprechen und morsen.

Mittwoch, Sonnabend und Sonntag sind die goldenen Tage, an denen die Routine für den Nachmittag Urlaub verheißt. Bei „Klarmachen zum Urlaub“ herrscht jenes unbeschreibliche Durcheinander in der Seekadettenmesse, wie es eben nur in einer Seekadettenmesse möglich ist. Der Laie ahnt nicht, unter welchen Umständen die Umwandlung des äußeren Menschen vor sich gegangen ist, wenn er die schlanken Gestalten in den kleidsamen Uniformen in den Straßen von Oliva oder am Strande von Zoppot erblickt.

Wen zu Lande oder zu Wasser der Weg nach Danzig führt, versäumt es selten, der Marienburg einen kurzen Besuch abzustatten. Nach dem anstrengenden Dienst der

Woche finden wir am zweiten Sonntag unsere Seekadetten in den hohen Räumen des alten Deutschritterschlosses.

Die verwitterten Mauern haben ein gut Teil Geschichte gesehen. Jahrhundertelang heiß umstritten, hat die Feste an der Nogat sich als uneinnehmbares Bollwerk gegen feindlichen Ansturm erwiesen, bis das Christentum und friedliche Kulturarbeit ihren Siegeszug fortsetzten nach Osten und der letzte Ordensmeister aus ihren Toren zog.

Der Dienstbetrieb an Bord eines Schiffes wird niemals ruhen, ob es an der Pier liegt oder auf hoher See sich befindet. Neben der Ausbildung der Seekadetten in ihren mannigfachen Formen nimmt die Weiterbildung und Erziehung der Schiffsjungen die Tätigkeit der Vorgesetzten voll in Anspruch. Auch sollen die als Lehrer verwendeten Maate und Obermatrosen, meist Geschützführer der leichten und mittleren Artillerie, an ihrer Schießfertigkeit nicht Einbuße erleiden. In dem letzten Teil des Aufenthalts in den Danziger Gewässern werden daher die notwendigen Artillerieschießübungen abgehalten. Vom frühen Morgen bis in die späte Nacht bei Scheinwerferlicht krachen die Geschütze und reißen Loch auf Loch in die Scheibe, die an langer Leine von dem gecharterten Dampfer geschleppt wird.

Das ganze Schiff steht im Zeichen der Artillerie, die jeden anderen Dienst lahmlegt; nur der Lehrer trägt, von dem Lärm an Deck unberührt, in der Seekadettenmesse vor über Organisation der Marine. Seine sonst so aufmerksamen Hörer sind heute wenig bei der Sache. Nach jedem Schusse spähen neugierige Augen durch die Seitenfenster nach der Scheibe und beobachten mit gespanntem Interesse den Aufschlag des Geschosses. — Die Geschütze schweigen. Der rote Stander wird niedergeholt und zeigt dem Scheibenschlepper die Beendigung des Schießens an.

Ein Signalgast stürzt in die Messe und meldet: „S. M. J. »Hohenzollern« in Sicht! Klarmachen zum Paradieren!“

Aus den russischen Gewässern heimkehrend, steuert S. M. J. „Hohenzollern“ Neufahrwasser an. Schnell ist sie heran. Im Großtopp erkennt man die Standarte. Die Geschütze der „Hertha“ donnern den Kaisersalut von 33 Schuß. Nach dem letzten Schuß ein kurzes Kommando: „Leg’ aus!“ — In wenigen Sekunden steht die Besatzung in langer Kette an der Reeling, auf der Hütte und den Decksaufbauten, mit der Front nach der vorübergleitenden Kaiserjacht.

Ein dreifaches Hurra aus fünfhundert Kehlen braust über das Wasser. Auf der oberen Brücke der Jacht steht allen sichtbar eine stolze Gestalt, vom Mantel umflattert, dankend die Hand zum Gruß erhoben.

Eine Woche darauf befindet sich der Kreuzer in den dänischen Gewässern. Die Seekadetten navigieren auf der Hütte an eigenen Karten mit, um sich besondere Landmarken und für den Seefahrer wichtige Peilobjekte einzuprägen, vergessen aber nicht, während ihrer navigatorischen Tätigkeit die landschaftlichen Schönheiten in sich aufzunehmen, die das dänische Inselreich in Überfülle bietet.

Spät abends wird das Kattegat erreicht. Das Feuer von Anholt weist dem Schiff den Weg. Als der Offizier der Mittelwache dem Morgenwächter die Wache übergibt, peilt Kap Skagen querab, und das Kattegat geht in das Skagerrak über. Lange von Westen laufende Dünung kündigt die Nähe der Nordsee an.

Siebentes Kapitel.

Norwegen.

„Nordsee — Mordsee“ sagt ein altes friesisches Wort. Kurz und steil rollen die Wellen heran, um an Bug des Fahrzeugs zu zerschellen, das sich durch die bewegte See schwer arbeitend Bahn bricht. Es war, als hätte der Meergott die Neulinge, die sich zum ersten Male seinem Reich anvertraut, in Sicherheit wiegen wollen, so hatte er anfangs mit machtvollem Arm die Fluten geglättet. Jetzt spottet er des Menschenwerks und der Menschenstärke; Woge auf Woge donnert gegen die Bordwand, klettert auf die Back, sendet ihre Spritzer und weißen Gischt hinauf auf die Kommandobrücke, überflutet die Außendecks und kehrt in breitem Gefälle in das Meer zurück.

Die Nordsee geht in den Atlantik über. Die kurzen steilen Seen weichen den langen Wogen des Ozeans. Es weht mit unverminderter Stärke.

Steifer Nord! Der Wachoffizier auf der Brücke hat über den Mantel das wasserdichte Ölzeug gezogen. Er steht vor dem Kommandoturm und schaut durch das Doppelglas angestrengt in die Ferne, wo ein dunkles Etwas auf den Wogen schwimmt. Beim Näherkommen entpuppt es sich als ein breitgebauter Segler, der mit dichtgerefftem Zeug hart am Winde liegt. Im Topp führt er die norwegische Lotsenflagge.

Mit gestoppten Maschinen legt sich „Hertha“ zu luvard und läßt ihn längsseit kommen. Mit der Gewandtheit einer Katze erklimmt der Lotse das Seefallreep, wo der Leutnant der Deckswache ihn empfängt. Mit

kurzem Gruß begibt sich der Ankömmling geradeswegs auf die Kommandobrücke. Das Schulschiff ändert Kurs nach Osten und hält auf die Küste zu, deren zackige Umrisse schon seit dem frühen Morgen in Sicht sind. — Der kleine Segler folgt im Kielwasser.

Das so unerwartet aufgetretene schlechte Wetter hatte seine Opfer gefordert. Unter den Seekadetten und Schiffsjungen des jüngsten Jahrgangs waren nur wenige gewesen, die standhaft dem Meer ihren Tribut verweigert hatten. Wieder hatte sich der stramme Dienst als bestes Heilmittel erwiesen, und das jeden Widerstand brechende, jedes Hindernis nehmende Wörtchen „ich will“ die Schrecken der Seekrankheit in kürzester Zeit bezwungen.

So kommt es, daß bei dem Einlaufen in das Schärengewirr und Inselmeer der norwegischen Küste wieder Lebensmut aus blassen Gesichtern strahlt. Neugierige Augen hängen staunend an den eigenartig gestalteten Höhenzügen und bewundern die seltsame Färbung des zerrissenen Gesteins. Dunkle Gletscherabbrüche über rotem Granit, enggeschichteter Gneis und Schiefer, in weiter Ferne die weißen Rücken ausgedehnter Firnfelder, neben kahlem Fels strichweise leuchtend grüne Vegetation, die roten Hütten der Eingeborenen, wie Spielzeug von Kinderhänden erbaut, verstreut an Hängen und Halden, so offenbart sich die gewaltige Schönheit der norwegischen Landschaft.

Die vorgelagerten Inseln brechen die Macht des Atlantik. In ruhigem Wasser geht die Fahrt dahin. Jede Seemeile, die zurückgelegt wird, eröffnet neue Ausblicke und erschließt neue Schönheiten. Das kleine Städtchen Aalesund, die schneebedeckten Gipfel des Söndmöre im Hintergrund, taucht an Steuerbord auf. Von dem großen

Brand, der vor wenigen Jahren die blühende Stadt in einen rauchenden Trümmerhaufen verwandelte, ist nichts mehr zu bemerken. Die Opferwilligkeit fremder Nationen, nicht zum wenigsten Deutschlands mit seinem Kaiser an der Spitze, hat den Grundstein gelegt zu dem jetzigen Wohlstand, und nordische Beharrlichkeit und kluger Erwerbssinn haben das übrige getan.

Nach etwa vierstündiger Fahrt zwischen Schären und Inseln ist der breite, von majestätischen Gipfeln umgrenzte Fjord erreicht, an dem Molde liegt. Dem Städtchen gegenüber wird geankert.

Nach beendetem Dienst darf die Freiwache der Seekadetten an Land. Etwas neidisch schauen die zurückbleibenden den glücklicheren Kameraden nach, die schon heute norwegischen Boden betreten dürfen.

Der Seekadett der Wache, mit einem mächtigen Doppelglas bewaffnet, ist so vertieft in den Anblick des herrlichen Landschaftsbildes, daß er gar nicht bemerkt, wie ein Schwesterschiff der „Hertha" in den Fjord einbiegt, bis die Stimme des wachhabenden Offiziers ihn jäh aus allen Träumen reißt. Es ist S. M. S. „Hansa", die von Norden kommend, ebenfalls vor Molde längeren Aufenthalt nehmen will.

In dem Dienstplan der Seekadetten tritt in ausländischen Häfen gegen die Heimat nur die Änderung ein, daß täglich die Freiwache beurlaubt wird, indes die andere Hälfte an Deck und auf der Brücke den Wachdienst versieht und Dampfboot und Kutter als Routineboot fährt. Der Dienst der Wache rechnet von der Beendigung des planmäßigen Unterrichts bis Wecken des folgenden Tages. Wach- und Signalkadett werden zweistündlich abgelöst.

Im Dampfboot führt ein Seekadett das Ruder, je einer wird im Heizraum und in der Maschine praktisch unterwiesen, bis nach wenigen Monaten das technische Personal an Bord bleibt, und Kessel und Maschine nur von Seekadetten bedient werden. Die übrigen Seekadetten der Wache fahren jeden Abend zweimal den Kutter, der als Verkehrsboot mit dem Lande auf der Bootsroutine vorgesehen ist.

Eine Anzahl der Urlauber hat den Fußweg eingeschlagen, der auf die Moldehöhe führt. Von der Schutzhütte aus blicken sie auf das fesselnde Landschaftsbild dort unten. Am Fuß des Höhenzuges, der sich mit leichter Neigung nach dem Fjord hinunterzieht, ist die kleine Stadt erbaut, gegen nördliche und westliche Winde durch die Anhöhen geschützt. Über den Fjord gleitet der Blick und schaut drüben die Bergketten mit den schneebedeckten Gipfeln. Zahlreiche Nebenfjorde schneiden im Süden und Osten tief in das Bergland ein, während im Westen sich der Ausblick auf die weite See eröffnet. Winzig klein nehmen sich die Schulschiffe auf dem Wasser aus.

Abends gibt es an Bord viel zu erzählen. Diese berichten, was sie von der Höhe geschaut, jene schwärmen von Axel Enders „Ostermorgen", dem berühmten Altarbild der Kirche, und Materialisten rühmen norwegische Erdbeeren mit gelbem Rahm.

Von Molde aus besucht „Hertha" das nahe Aandalsnaes tief im Romsdalsfjord. Zwischen steil aufsteigenden Felswänden liegt bei Naes das von der Rauma durchströmte Tal.

Nach kurzem, aber anstrengendem Bootsdienst werden die Seekadetten an Land gesetzt. Der Aufenthalt in der wunderbaren Natur, die Fahrt auf dem spiegelklaren

Fjord und jetzt der Weg durch das liebliche Raumatal lassen die Anstrengungen des Dienstes vergessen. Je weiter talaufwärts, um so herrlicher offenbart sich die Natur in ihrer ergreifenden Schönheit. Am Fuße der malerischen Troldtinder, der Hexenzinnen, lagert sich die fröhliche Schar zu kurzer Rast. Der mächtige Gipfel des Romsdalshorns erhebt sich zur Rechten. Ungeheure Felsblöcke, von den zur Winterszeit niedergehenden Lawinen talwärts getragen, bilden ein imposantes Chaos, durch das die brausende Rauma zischend und sprühend ihren Weg sucht.

Einige Tage später befindet sich das Schulschiff wieder in den Küstenfjorden, passiert Aalesund, biegt in den Stor Fjord ein und gelangt nach mehrstündiger Fahrt zwischen bis zu 1500 m aufsteigenden Felswänden mit zahlreichen Wasserfällen nach Merok am vielbesuchten Geiranger Fjord. Wie es den unstäten Wanderer treibt von Dorf zu Dorf, von Land zu Land, so treibt es auch das Schulschiff ruhelos von Ort zu Ort. Kaum ist der nächsten Umgebung von Merok, den Fällen und Gletscherseen, ein kurzer Besuch abgestattet, wird Anker gelichtet und der weiter südwärts gelegene Sognefjord aufgesucht.

Vor Balholm, an der Mündung des schmalen Essefjord, werden die Seekadetten zum Vermooren auf die Back gerufen. Vermooren — d. h. das Schiff an einer Kette vor zwei Anker legen, wie es in Gewässern mit wechselndem Gezeitenstrom notwendig ist — ist eines der wenigen seemännischen Manöver, das nach dem Verschwinden der Segelschiffe geblieben ist. Da jeder Seeoffizier mit seiner Ausführung bis ins kleinste vertraut sein muß, lernt der Seekadett bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Bedienung der Anker und Ketten, des

Im Fjord
(S. 47)

Auf der Fahrt nach Eide
(S. 49)

Tafel 4



Kohlenübernahme
(S. 58)



Stubbenkammer
(S. 40)

Dampfspills, die Handhabung des Mooringschäkels und das Zusammensetzen der Patentschaken. Das Arbeiten mit den gewichtigen Eisenteilen geht anfangs nur langsam von der Hand. Es erfordert häufige Übung, und es bedarf guten seemännischen Blicks, bis das Maß der Vollkommenheit erreicht ist, das die Front verlangt.

Durch den Näröfjord wird die Fahrt nach Gudvangen fortgesetzt.

Während der Schulschiffsreise will man dem Seekadetten nicht nur die Anfangsgründe seiner Berufswissenschaften beibringen, sondern ihm auch Gelegenheit geben, durch den Besuch fremder Länder seinen Gesichtskreis zu weiten. Der Etat des Bildungswesens sieht für jedes Schulschiff zu belehrenden Ausflügen eine bestimmte Summe vor; da diese zur Deckung der Unkosten nicht ausreichen würde, wird monatlich von der Löhnung des Seekadetten ein festgesetzter Betrag für die sogenannte „Vergnügungskasse“ einbehalten.

Für Gudvangen hat der Kommandant die Mittel für einen Ausflug bewilligt. — An einem sonnigen Morgen wandern die Seekadetten, den wohlgefüllten Rucksack auf der Schulter, den Landweg hinauf, der durch das Närötal nach Stahlheim führt. Das tiefe dunkle Tal zwischen den wildromantischen Bergen, durchströmt von dem reißenden Närö-Elv, ist einer der schönsten Punkte in dem landschaftlich so reich ausgestatteten Norwegen. In langen Windungen führt der Pfad an Abhängen entlang und windet sich zur Höhe empor, wo das Stahlheim-Hotel dem Wanderer die erste Ruhe bietet. In Karriols wird die Reise am folgenden Tage über Vossevangen nach Eide fortgesetzt.

Fast jedes Jahr sieht man deutsche Seekadetten auf

diesem auch von Touristen viel besuchten Pfad am Randalselv. Durch nordische Waldlandschaft führt er den Reisenden in das von steilen Felsenwänden umschlossene Skervet-Tal und an sprühenden Wasserfällen vorüber hinab nach Eide am Hardangerfjord.

Auf der Veranda des Hotels sitzen abends im fröhlichen Kreis wie gute Kameraden Offiziere und Seekadetten. Es spricht der Mensch zum Menschen. Fast drei Monate hat die militärische Erziehung den Seekadetten gelehrt, nur auf Befragen Rede und Antwort zu stehen. Manches offene vertrauensvolle Wort ist ungesprochen geblieben. Jetzt dringt es hervor und findet willig Gehör. Haben die Bilder der letzten Tage, hat die wunderbare Umgebung, der im Schweigen der Nacht ruhende Fjord, die Zunge gelöst? — Wohl taten sie das ihre, jedoch ein anderes, viel stärkeres Gefühl eint heute Vorgesetzte und Untergebene. Das ist das Bewußtsein gemeinsamen Arbeitens für dieselbe große Sache, das Gefühl der Zusammengehörigkeit, der echten Kameradschaft, das überall dort sich Bahn bricht, wo nicht der Dienst unübersteigbare Schranken zieht. — Spät trennt man sich.

Als die Sonne am frühen Morgen die fernen Berggipfel in leuchtendes Silber taucht und ihre ersten Strahlen über den Firn flimmern, hat schon eine Anzahl Frühaufsteher sich gefunden, das herrliche Schauspiel des Sonnenaufgangs über Nordlands Berg und Fjord zu genießen.

Unten wartet der kleine Küstendampfer, der die Reisenden nach Norheimsund bringen soll. Eine unvergeßliche Fahrt durch die morgenfrische Luft. Mit Norheimsund ist die letzte Etappe des Ausflugs erreicht. Nach

dem Besuch des nahen Wasserfalls finden sich die Ausflügler im Hotel zusammen, dessen Fenster einen wunderbaren Blick auf die in der Ferne kulissenartig ansteigenden Bergzüge gewähren.

Da es der letzte Abend ungebundener Freiheit ist, ist es kein Wunder, daß bei frohem Tanz mit den zahlreichen Badegästen des Hotels die Polizeistunde bis tief in die Nacht hinein ausgedehnt wird. Am frühen Morgen folgt eine lange Reihe von Karriols dem in die Felsen gehauenen Pfad nach Trengereid. Hier steile Wand, dort jäher Abgrund, rauschende Fälle, liebliche Täler, Lawinengeröll, schweigender Fjord, so wechseln die Eindrücke in schneller Folge.

Von der Kunst bewährter Rosselenker versteht der Seekadett nicht übermäßig viel, doch gelingt das Evolutionieren im Geschwaderverbande überraschend gut. Die mitgenommenen Führer und Karrioleigner folgen mit heller Verzweiflung den kühnen Bewegungen ihrer sonst so friedlichen Gefährte und die kleinen zähen Nordlandponies schütteln verwundert die Köpfe über die seltsamen Bewegungen, die mutwillige Seekadettenfäuste sie auszuführen zwingen; bald in Kiellinie, bald in Dwarslinie, wo der Weg es gestattet, rasen die leichten Karriols dahin, bis der schwindelnde Abgrund am Wegesrand zu Vorsicht und Besonnenheit mahnt. — Abends führt die Bahn von Trengereid die ausgelassene Schar nach Bergen, wo S. M. S. „Hertha“ von Gudvangen kommend bereits eingetroffen ist.

Tags darauf sitzen die Seekadetten über ihre Logbücher gebeugt und schildern die Erlebnisse der letzten Tage mit hurtiger Feder. Schmunzelnd liest der Seekadettenoffizier später fertig abgeschlossene Urteile über

Norwegens Land und Leute. Doch überall liest er aus den Zeilen jugendliche Begeisterung und Freude an den Schöpfungen der Natur.

Als das Schulschiff Bergen verlassen hat und die hohe Küste fern am Horizont in den Fluten versunken ist, blickt mancher Seekadett sehnsüchtig zurück und gedenkt des blauäugigen Hardanger Mädchens, der rauschenden Fälle und der stillen Fjorde; aber unaufhaltsam drehen sich die Schrauben und vergrößern in jeder Sekunde den Abstand zwischen Schiff und Land.

Nach kurzem Aufenthalt auf der Reede von Helgoland, vor Cuxhaven und Bremerhaven, wo für die Auslandsreise Kohlen ergänzt werden, geht es mit südlichen Kursen neuen Erlebnissen, neuen Wundern, der Region der Tropen, entgegen. — Den letzten Gruß aus der Heimat blitzt Borkum-Riff-Feuerschiff dem scheidenden Kreuzer hinüber.

Achtes Kapitel.

Auf weiter Fahrt.

Der Navigationsoffizier hat Kurs auf Galloper-Feuerschiff abgesetzt. Mit ökonomischer Fahrt strebt „Hertha“ dem neuen Ziel entgegen; Seekadetten bedienen Ruder, Maschinentelegraphen, Fahrtzeichen, stehen Posten Rettungsboje und Ausguck. Der Seekadett am Peilkompaß kontrolliert beständig den anliegenden Kurs. Viel seltener als früher gibt er die Verbesserungen „ein Achtel Backbord“, „ein Viertel Steuerbord“, wenn der Seekadett am Ruder von dem befohlenen Kurse abgewichen ist. Breitbeinig steht der Rudergänger im Kommando-

turm, fest den Blick auf die Kompaßrose gerichtet und hält mit beiden Händen das kleine Rad, dessen geringste Drehung durch Übertragungsgestänge und Kuppelungen unten die Rudermaschine zischend und fauchend in Bewegung setzt, die ihrerseits mit stählernen Gelenken das Ruderjoch umklammert und dem Ruder die gewünschte Lage gibt. Mit Befriedigung sieht der Wachoffizier von der Nock der Kommandobrücke das schnurgerade Kielwasser in der Abenddämmerung verschwinden und denkt schaudernd der ersten Anfänge in der Ausbildung seiner Wachkadetten, als noch gewagte Schlangenlinien die Bahn des Schiffes bezeichneten.

Die Positionslaternen brennen. Es ist kühl geworden. Grau wölbt sich der Himmel über dem grauen Wasser. „Dampfer voraus!" meldet der Ausguck aus dem Krähennest hinunter zur Brücke. Ein langgezogenes „Ay" gibt ihm Kunde, daß seine Meldung von dem Wachoffizier verstanden ist. Dieser hat längst selbst das weiße Licht über dem roten gesichtet. „Rot an Steuerbord gesehn, da mußt du aus dem Wege gehn", wiederholt er sich in Gedanken die alte Seemannsregel. Ein kurzer Ton mit der Sirene zeigt dem andern das Ausweichmanöver an. Mit Steuerbordruder gleiten beide Fahrzeuge in sicherem Abstand aneinander vorüber.

Kaum merklich hat mit hereinbrechender Dunkelheit die Sichtigkeit der Luft abgenommen. Dann ist es diesig geworden. Jetzt türmt sich eine hohe graue Wand dem Schiff entgegen, als wolle sie seinem eilenden Lauf Einhalt gebieten. Tückischer Nebel, des Seemanns am meisten gefürchteter Feind, hat sich eingestellt, in jenen Gewässern eine häufige und wegen des großen Verkehrs besonders gefährliche Erscheinung.

Ohne Besinnen gibt der Wachoffizier die Kommandos: „Alle Maschinen langsame Fahrt voraus! Schotten schließen für Nebel! Nebelsignale geben! Ruhe an Deck! Kommandant und Navigationsoffizier Meldung!“ — Letzteres ist unnötig, denn der Kommandant steht bereits neben ihm. Er hat von der Schanze den Witterungswechsel beobachtet und überzeugt sich nun, daß alle Maßnahmen zur Verhütung eines Zusammenstoßes getroffen sind.

Alle zwei Minuten heult die Dampfpfeife einen langen Ton über das Wasser, dann Totenstille. Alles lauscht angestrengt, ob Antwort erfolgt, die die Nähe anderer Fahrzeuge anzeigt. Immer dichter wogen die Nebelschwaden um das Schiff. Aus der Ferne dringt kaum vernehmbar der kurze Ton eines Nebelhorns herüber: ein Segelfahrzeug mit Steuerbordhalsen. Näher kommt der Ton. Bald glaubt man ihn voraus, bald an Steuerbord oder Backbord zu hören. Die Maschinen haben gestoppt. In immer kürzeren Abständen warnt die Dampfpfeife. Diesmal hört man den Ton deutlich an Backbord. Aus nächster Nähe scheint er zu kommen. Vergebens suchen scharfe Augen das Dunkel zu durchdringen. Endlich wird der Ton schwächer — der Segler hat passiert. Langsam nehmen die Maschinen auf das Klingelzeichen des Telegraphen die befohlene Fahrt wieder auf. So werden noch viele Segler und Dampfer passiert.

Ewigkeiten scheint es zu dauern, bis der bekannte Pfiff „Posten ablösen“ das Zeichen zum Wachwechsel gibt. Dem Kommandanten bleibt die Ruhe versagt; ihn hält die Pflicht oben, die schwere Verantwortung für all' die blühenden Menschenleben, die unter Deck sorglos im Vertrauen auf den Führer dem kommenden Tag entgegenschlummern.

Der aufgehenden Sonne weicht der Nebel. Dank der unermüdlichen Tätigkeit des Navigationsoffiziers, der durch fortlaufende Lotungen dauernd den Ort des Schiffes bestimmte, kommt Galloper-Feuerschiff, wie erwartet war, fast recht voraus in Sicht. Als Galloper und East Goodwin passiert sind, hat es völlig aufgeklart. Die weißen Kreidefelsen von Dover erscheinen über der Kimm.

Ruhig gleitet der Kreuzer durch die leichtbewegte Flut entlang an Englands vielumstrittenen Küsten. Wo einst Normannenfaust das Streitroß zügelte, Normannenschwerter Strand und Düne blutig färbten, ringen jetzt blühende Badeorte um die Gunst des Fremden. Die liebliche Insel Wight, die alljährlich Zeugin der großen Seeregatten ist, wo auch die deutschen Schuner „Meteor", „Hamburg", „Germania" mit fremden Gegnern um die Siegespalme kämpfen, fesselt besonders die Aufmersamkeit der Seekadetten.

Von den vielen Leuchttürmen, mit denen die Südküste Englands versehen ist, Folkestone, Dungeneß, Beachy Head, St. Cathrine, Portland, Eddystone, ist letzterer, der sich von der See ringsumbrandet zu gewaltiger Höhe erhebt, durch seine romantische Entstehungsgeschichte ein alter Bekannter. Dreimal empörte sich die See und vernichtete, was Menschenkraft geschaffen. Eiserne Energie zwang den Fels immer von neuem das Menschenwerk zu tragen. Ohnmächtig schäumt jetzt die See am Fuß des Eddystone. Kaum dringt das Brüllen der Brandung zu dem einsamen Wächter empor, der treulich das Feuer hütet.

Traurige Erinnerung birgt für den älteren Seeoffizier der Folkestone. Ein schlichtes Denkmal auf dem Friedhof dort ist dem Andenken jener Braven geweiht,

die 1878 bei dem Untergang des „Großen Kurfürsten“ in treuer Pflichterfüllung den Heldentod starben für Kaiser und Reich. Über die Hälfte der Besatzung, meist Heizer und Seesoldaten, die nach der Verschlußrolle in den unteren Decks stationiert waren, fand den Seemannstod. Treu dem Fahneneid, nicht achtend der eigenen Gefahr, wankten und wichen sie nicht von dem angewiesenen Posten, als die Wassermassen durch das Leck, das „König Wilhelm“ ihrem Schiff gerissen, in das Innere stürzten, die eisernen Schotten und Türen wie Bretterwände niederbrachen und alles überfluteten. Als die Wogen über dem sinkenden Schiff zusammenschlugen, begruben sie viel Menschenglück.

Schwer war der Schlag für die aufblühende Marine. Wohl mochte man trauern über den schweren Verlust, doch ungebrochenen Muts und mit eisernem Willen arbeiteten die Männer jener Zeit weiter an der Entwicklung unserer jungen Seemacht.

Alle paar Minuten eilt der Signalgast an die Flagge, um den Gruß passierender Schiffe zu erwidern. Fahrzeuge aller Nationen ziehen vorüber. Neben den Windhunden des Ozeans, den schlanklinigen Schnelldampfern, sieht man schwerfällige Kohlen- und Frachtdampfer, neben dem eleganten Vollschiff die Bark, Zwei- und Dreimastschuner mit vollem Zeug, Fischkutter vor ihren Netzen, ein- und auslaufende Seeschlepper, Kriegsschiffe fremder Nationen — ein stetig wechselndes buntes Bild. Flaggen aller Länder wehen stolz an Mast und Gaffel.

Das Wetter bleibt günstig. Die Temperatur ist kaum merklich gestiegen, als „Hertha“ dem Kanal den Rücken kehrt und südwärts steuert. Die berüchtigte Biskaya ist leicht bewegt und enttäuscht bitter die Erwartungen derer,

die heulenden Sturm und schwere See anzutreffen gehofft hatten. Nicht nur die schaumbedeckte in wilder Woge einherstürmende See, sondern auch die sonnenbeglänzte, in rhythmischen Wellen dahinziehende Flut offenbart dem Menschen die erhabene Majestät des Ozeans und wird ihm zum Gegenstand heiliger Scheu und andächtiger Bewunderung.

In gleichmäßigem Gang arbeiten die Maschinen Tag und Nacht. Kap Prior kommt in Sicht. Über den nordwestlichen Ausläufern des kantabrischen Gebirges geht strahlend die Sonne auf. In der Einfahrt der Bucht von Ferrol kommt der Lotse an Bord und bringt das Schulschiff an die ihm bestimmte Boje „Princesa de Asturias“. Mit 21 Schuß salutiert „Hertha“ die Landesflagge. Mit gleicher Schußzahl erwidert das Fort.

Ein Teil der spanischen Seemacht, die alte Korvette „Bilbao“, jetzt als Schiffsjungenschulschiff verwendet, und das Kanonenboot II. Klasse „Marqués de Molins“ liegen im Hafen und träumen von vergangener Zeit, wo ihr Gefechtswert den Feind erschrecken mochte.

Der Besuch der königlichen Werft wird in liebenswürdiger Weise von der Marinebehörde gestattet, bietet jedoch den Seekadetten, denen die umfangreichen Werftanlagen Kiels bekannt sind, nichts wesentlich Neues.

Aus einem schmutzigen Fischerdorf hat sich Ferrol in 150 Jahren zu einem sauberen, gut angelegten Hafenplatz entwickelt. Die nackten steinigen Höhen, die die Stadt umschließen, blicken auf üppigen Weidegrund. Nur spärlich spendet die Natur den arbeitsamen Eingeborenen von den Früchten der Erde; darum verlassen viele zur Erntezeit die Heimat, um in den fruchtbaren Nachbarprovinzen ihrem Lebensunterhalt nachzugehen.

In kleinen Trupps durchstreifen die Seekadetten an den freien Nachmittagen Stadt und Land. Manche dunkeläugige Schöne in bunter Landestracht bannt die Kamera auf die Platte. Freundlich grüßt der Landmann die seltenen Gäste. Kinder strecken, weil es so Brauch ist, die schmutzigbraune Hand dem Fremden entgegen und betteln verschmitzt um eine Zigarette oder den perro chico, die Kupfermünze.

Vor der Abfahrt werden Kohlen aufgefüllt. Zum ersten Male nehmen die Seekadetten daran teil. Schiffsjungen, Matrosen und Seekadetten schwingen in brennendem Wetteifer die Kohlenschaufel, haken die gefüllten Körbe ein, bringen leere Körbe den Schaufelnden oder schleppen die von den Winschen an Deck gesetzten Kohlenmassen zu den Schütten, wo sie staubend und polternd in die Bunker niederprasseln. Oft will der Arm erlahmen, das Rückgrat schmerzt, die Zunge klebt am Gaumen, und unbarmherzig brennt Spaniens Sonne. Der fünfzehnjährige Schiffsjunge schaufelt für zwei, da packt der Ehrgeiz den Abiturienten; der Matrose sieht neben sich den Offizier, der mit den Händen die schweren Kohlenstücke packt und in die Körbe wirft, da kann auch er nicht rasten.

In wenigen Stunden ist die schwere Arbeit bewältigt. Schwarzer Kohlenstaub hat sich wie eine Decke über das Schiff gebreitet. Die Gesichter von Offizieren und Mannschaften sind bis zur Unkenntlichkeit geschwärzt. Todmüde, aber stolz blickt der Seekadett auf die geleerten Prähme. Unwillkürlich kommt ihm der Gedanke: wenn die Eltern dich so sehen könnten! Er lächelt. Welcher Unterschied: in schmucker blauer Uniform auf Urlaub, den funkelnden Dolch zur Seite, und hier unkenntlich im Kohlenpäckchen, die Kohlenschaufel in der hart gearbeiteten Rechten. Und

doch mag er nicht tauschen zwischen jetzt und damals; das Gefühl, etwas Schweres geleistet zu haben, macht ihn stolz und froh.

Als der Abend hereinbricht, hat das alle Ausbauten und Decks überrieselnde Wasser die Spuren des Kohlens beseitigt; durch Duschen und Bäder gereinigt, sucht die ermüdete Mannschaft früh die Hängematten auf.

Sonntag an Bord. Gleichmäßig atmende, ruhige See. Wolkenloser Himmel. Das Schulschiff hat Ferrol verlassen und befindet sich auf der Fahrt nach Madeira. Der Kommandant hält die Musterung ab. Die Mannschaft ist angetreten in reinem Arbeitsanzug, seidenen Tüchern und Exerzierkragen; die Seekadetten in Jacke und Dolch.

Die alltäglich stattfindende Musterung nimmt der Erste Offizier ab, Sonntags dagegen und bei besonderen Gelegenheiten schreitet, gefolgt von dem Stab, der Kommandant die Reihen der Mannschaft ab. Kurze Besichtigung des Schiffes schließt sich an, dann Gottesdienst.

Mit wohlwollendem Ernst mustert der Kommandant, fragt den einzelnen nach Namen und Herkunft, befragt den Schiffsarzt, wenn in der braungebrannten Schar plötzlich ein Blaßgesicht auftaucht, ohne daß seinem scharfen Blick die geringste Unregelmäßigkeit des Anzugs, das kleinste Fleckchen oder Stäubchen entgeht.

Zur Schiffsbesichtigung schließen sich die Detailoffiziere und Deckoffiziere an, um auf ihren Stationen Auskunft zu erteilen und Lob oder Tadel entgegenzunehmen. Alle sonst streng verschlossen gehaltenen Kisten und Kasten, Fächer und Räume sind geöffnet. Vor ihren geöffneten Spinden stehen die Seekadetten mit mehr oder weniger zuversichtlichen Mienen. Die letzte ordnende

Hand stopft den schlecht zusammengelegten Sergeanzug in eine Ecke des Spindes und entfernt den Seestiefel aus dem Wäschefach.

Ein großer Seufzer der Erleichterung geht durch das Schiff, als die Besichtigung beendet ist und die Schiffsglocke mit feierlichem Geläut zur Kirche ruft.

Der große Raum unter der Back ist mit Flaggen ausgeschmückt. Auf Bänken und Stühlen nimmt die Gemeinde Platz. Zwischen zwei brennenden Kerzen steht auf dem Altar, den die Kriegsflagge schmückt, ein Kruzifix. Schlichte zu Herzen gehende Worte findet der Pfarrer; er weiß, er redet zu jungen, warm empfindenden Gemütern. Da bedarf es nicht langer philosophischer Abhandlungen und rhetorischer Wendungen. Von dem weiten unendlichen Meer da draußen, dem blauen Himmel, der fernen Heimat spricht er, spricht von den Wundern fremder Länder und jener Allgewalt, die sie geschaffen. Andächtig falten sich die Hände: nimm unsere Lieben in der Heimat in Deinen allmächtigen Schutz. Zu dem bescheidenen Spiel der Schiffsjungenkapelle steigt aus tiefem Herzen das niederländische Dankgebet und braust über das Wasser inniger und ergreifender als daheim das Lied zu den vollen Akkorden der Kirchenorgel.

Freizeit. — Rauchende plaudernde Gruppen bilden sich an Deck. Schach und Halma spielende Maschinistenmaate, turnende Schiffsjungen, Bleilatschspieler, Matrosen, denen ein Seemann sein Garn spinnt, auf dem Mitteldeck eine Schar begeisterter Kunstenthusiasten um die Bordkapelle gelagert, die jetzt lustige Weisen, muntere Märsche und Volkslieder zum besten gibt, Seekadetten auf der Hütte, die sich von der Sonne bräunen lassen, lesen, scherzen, in ernster Erörterung schwierige Probleme lösen,

auf der Schanze sich ergehende Offiziere — wohin man blickt, zufriedene Menschen. Man ruht aus von den Anstrengungen der Woche und sammelt neue Kräfte zu neuem Dienst.

Am andern Morgen erscheint steil und zackig, von der aufgehenden Sonne mit leisem Goldhauch verklärt, die felsige Küste Madeiras in der Ferne. Vulkanischen Ursprungs erhebt sich das Felseneiland in seiner höchsten Spitze, dem Pico Ruivo, bis zu 1850 m über den Meeresspiegel. An der Südseite bilden vorspringende Felsen eine Bucht, in deren Hintergrund amphitheatralisch am Bergeshang die Hauptstadt Funchal sich hinaufzieht. Hier geht „Hertha" zu Anker und salutiert die portugiesische Flagge, die weithin sichtbar auf den Forts im Winde weht. Von dort donnern die Kanonen den Gegengruß.

In der Seekadettenmesse herrscht eitel Freude; auch der Wache ist Urlaub bewilligt. Zu einladend leuchten die weißen Häuser herüber, lockt das saftige Grün, nicken die Palmen im Morgenwind. — Von der Zahnradbahn, die zum Bel Monte führt, den Holzschlitten, die auf dem glatten schwarzen Steinpflaster niedersausen, dem wohlgepflegten Park, der mit den Wundern tropischer Flora ausgestattet, den Stolz der Einwohner und den Treffpunkt der Fremden bildet, von Reitpferden und edlem Traubensaft haben die Offiziere erzählt. Kein Wunder, wenn es den Seekadetten ewig zu dauern scheint, bis der Zahlmeister in Landesmünze die Löhnung gezahlt hat, und die Boote von der Pinasse geschleppt absetzen nach Loo Rock, der Landestelle am Fuß der Signalstation.

Neue Eindrücke stürmen auf den Jüngling ein; fremd sind ihm Land und Leute; zum ersten Male tritt

ihm tropische Flora entgegen, sieht er Zuckerrohr, Kaffee, Mais, Bataten, die Bodenerzeugnisse Madeiras. Bevor das Schiff zur Weiterfahrt sich anschickt, tragen wohlgenährte schnelle Pferde die Seekadetten landeinwärts in fruchtbare Täler, Gebirgspfade hinauf, an tief eingerissenen Schluchten vorüber in die Regionen der zahmen Kastanie, des Eukalyptus und des Lorbeer. Wo urbarer Boden eine Ansiedlung gestattet, haben Eingeborene sich niedergelassen und beleben das anziehende Landschaftsbild. — Die Erinnerung an Norwegens hohe Firne und blaue Fjorde beginnt zu verblassen. Die sonnige Gegenwart beherrscht das Feld.

Immer größer wird der Abstand, der das Schulschiff von Madeira trennt. Bevor es den Kurs endgültig gen Westen richtet, wie der Reisebefehl vorsieht, steuert es nordostwärts die Azoren an. Die größte Insel der Ostgruppe, Sao Miguel, mit dem Haupthafen des ganzen Archipels, Ponta Delgada, ist zu kurzem Aufenthalt vorgesehen. Da der kleine Hafen nur geringen Raum zum Schwojen bietet, wird an der Mole vertäut.

Die kleine Stadt bietet nichts Sonderliches. Ein gleichmäßig mildes Klima begünstigt das Wachstum von Apfelsinen, Wein, Mais und Ananas. Die häufig anlaufenden Post- und Frachtdampfer vermitteln einen lebhaften Verkehr mit Portugal, England und den Vereinigten Staaten.

Wegen des günstigen Wetters wird den Seekadetten Bootsdienst angesetzt, um ihnen die Handhabung schwerer Boote in der Brandung außerhalb des Hafens zu zeigen; kaum zwei Jahre später soll der Seekadett ja imstande sein, als Kuttersteurer sein Boot unter allen Verhältnissen sicher zu führen. Seemännischer Blick,

schnelles Erfassen der Lage und Anordnung der richtigen Maßnahmen, vor allen Dingen Ruhe im Augenblick der Gefahr, das sind die Eigenschaften, die er besitzen muß und die nur häufige Praxis ihn lehren kann.

Nach wenigen Hafentagen verläßt „Hertha“ die Azoren, um die nächsten Monate in den amerikanischen Gewässern zu kreuzen.

Neuntes Kapitel.

In den amerikanischen Gewässern.

Scharen von Möwen folgen dem scheidenden Schiff. Kreischend gleiten sie in geschickten Schwenkungen dahin und schießen pfeilschnell nieder, wenn in dem wirbelnden Kielwasser das scharfe Auge Beute erspäht. Will eine Möve froh des erhaschten Raubes von dannen fliegen, stürzen sich mit betäubendem Geschrei die Gefährtinnen auf sie, um gierig der Glücklichen den Bissen abzujagen.

So gern der Seeoffizier mit Flinte und Büchse dem edlen Waidwerk obliegt, sich auch in aller Herren Länder zwar mehr als Schießer denn als Jäger einen Namen gemacht hat, so verschmäht er doch, diesem Raubvogel den Garaus zu machen. Es gilt als unseemännisch den treuen unermüdlichen Begleiter des meerdurchfurchenden Schiffes zu erlegen; das bringt Unglück, glaubt der Seemann. Auf einsamer Fahrt, nur Wasser ringsum, kein Wölkchen, kein Segel am Horizont, beobachtet er gern die schlanken

Tiere, wie sie in graziösem Flug ihrer Nahrung nachgehen.

Mit jeder Meile, die das Schiff zurücklegt, mindert sich die Möwenzahl, bis auch die letzte zur Brutstätte zurückgekehrt ist. Dafür erscheinen spielende Delphine am Bug des Schiffes. Der Bootsmann hat schon lange in Erwartung der bekannten Gäste die Harpune klar gemacht und steht mit aufgekrempelten Ärmeln auf der Back, bereit einem allzu kühnen Tümmler das Eisen in den Leib zu jagen. Nach mehreren Würfen sieht er das Aussichtslose seines Mühens ein, schimpft auf die „modernen Dampfer“ und lobt sich die alten Fregatten, von deren Stampfstock aus er früher so manches Tier erlegte.

Scharen fliegender Fische huschen, ihren Verfolgern zu entgehen, über die Wasserfläche. Wer das Dasein dieser eigentümlichen Geschöpfe bislang noch für eine Fabel gehalten hat — und manches Kind des Binnenlandes ist dem klügeren Kameraden mit ungläubigem Lächeln begegnet —, wird eines Besseren belehrt. In der Tat kann man sich kaum eine seltsamere Erscheinung denken als einen Schwarm von Fischen, der sich bis zu einer Höhe von mehreren Metern über die Meeresfläche erhebt und Hunderte von Metern die Luft durchfliegt, um dann in sein heimisches Element zurückzukehren.

Während der Dauer der Überfahrt herrscht günstiges Wetter. Die gleichmäßig rollende Bewegung des Schiffs vor der achterlichen See macht es möglich, daß neben dem praktischen auch der theoretische Unterricht, soweit angängig, an Deck abgehalten werden kann.

Ohne nennenswerte Zwischenfälle kommt Nantucket-Feuerschiff in Sicht. Bald taucht auch die flache Küste von Long Island auf, von den Seekadetten als erstes

Stück der neuen Welt, des Landes der unbegrenzten Möglichkeiten, mit lebhaftem Interesse begrüßt.

Unter Führung des Lotsen ankert „Hertha“ vor Newport auf Rhode Island in der Narragansett-Bai. Die waldigen Ufer bergen reizende Villen, vom einfachen englischen Landhaus bis zu den kostbaren Palästen der Multimillionäre. Der weiße Badestrand, der kräftige Wellenschlag von der offenen See her, die malerischen Felspartien, an deren Fuß die Brandung schäumt, haben den Ruf Newports als Badeort begründet. Hierher zieht der großstadtmüde New Yorker während der heißen Monate des Jahres.

Es ist noch nicht lange her, da sah die Narragansett-Bai ein stattliches deutsches Geschwader. Neben „Hertha“ lag „Victoria Louise“, weiter stromauf der kleine Kreuzer „Dresden“ neben dem Stationsschiff der ostamerikanischen Station, S. M. S. „Bremen“. Deutschland würdig bei der Hudson-Fulton-Feier zu vertreten, waren die Schiffe zusammengetroffen. — Auf dem grünen Platz vor der amerikanischen Marinestation übten täglich zu dem Spiel der Bordkapellen die deutschen Landungstruppen den Parademarsch. — Seit Monaten war New York mit den Vorbereitungen zu dem großen Nationalfest beschäftigt. Die Millionenstadt konnte die Menge der schaulustigen Fremden kaum fassen.

An dem Tage, wo vor dreihundert Jahren Henry Hudson im Auftrage der Niederländisch-Ostindischen Gesellschaft zur Erkundung der neuentdeckten Länder in seinem „Halbmond“ den mächtigen Hudson aufwärts fuhr, an dem vor hundert Jahren Fulton der staunenden Welt den „Clermont“, das erste Dampfboot, vor Augen führte, trug der Fluß stolze Geschwader und Schiffe aller

Nationen. Es war ein seltsames unvergeßliches Bild, als treuhistorische Nachbildungen des „Halbmond“ und des „Clermont“ an den modernen Schlachtschiffen langsam vorüberzogen, von feierlichem Salut gegrüßt.

Als der Abend hereinbrach, blickten Hunderttausende von den Ufern, Häusern, Dampfern und Booten aus auf die festlich beleuchteten Schiffe. Überall stiegen Leuchtkugeln auf und entsandten mit lautem Knall buntfarbigen Sternenregen. Raketen sausten durch die Luft und gossen für Augenblicke magisches Licht über den Schauplatz.

In den Straßen New Yorks, durch die am zweiten Festtag der Parademarsch der fremden Truppen führen sollte, waren riesige Tribünen errichtet. Lange vor Beginn hatte sich eine unzählige Menschenmenge angesammelt. — Bei den Klängen der Kapellen zogen mit aufgepflanztem Seitengewehr unter den jubelnden Zurufen der jeweiligen Landsleute die Truppen vorüber. Auf der Haupttribüne hatte neben dem Gouverneur des Staates New York Großadmiral von Köster Platz genommen. Eine lebhafte Bewegung ging durch die Massen, als von einer dunkelbärtigen Hünengestalt getragen die deutsche Kriegsflagge erschien und hinter ihr in strammem Parademarsch deutsche Seekadetten und deutsche Matrosen. Wie mag dem greisen Admiral das Herz im Leibe gelacht haben, als die deutsche Jugend mit blitzenden Augen zu ihm hinaufschaute, und tausendstimmiger Zuruf rings die deutschen Farben und Deutschlands Jugend grüßte.

Der Empfang und die Festlichkeiten jener Tage haben es wieder gezeigt, in welch hohem Ansehen der deutsche Name steht. Unsere Schiffe auf auswärtigen Stationen wissen davon zu berichten. Noch leben viele, die sich der

Zeiten erinnern, wo deutsche Schiffe unter anderer Flagge fuhren, wo eine fremde Macht ungestraft die frechen Worte sprechen durfte, daß sie die deutsche Flagge nicht kenne und solche Flagge auf dem Meere wie die von Seeräubern behandeln würde.

Stolz wehen heute die schwarz-weiß-roten Farben auf allen Meeren. Der Fremde nimmt gern von dem deutschen Kaufmann, was Industrie und Gewerbe seiner Heimat geschaffen, gern vertraut er deutschen Schiffen die Erzeugnisse seines Landes zur Fahrt über den Ozean. Zuverlässigkeit und Redlichkeit, unlöslich mit dem deutschen Namen verknüpft, haben überall in der weiten Welt das Feld behauptet. Die meisten von denen, die Erwerbssinn oder Wagemut in fremde Länder führte, haben durch Wahrung ihrer Eigenart den deutschen Namen zu Ehren gebracht. Wenn auch der Mund die fremde Sprache spricht, im Herzen blieben sie der Heimat treu.

Mit nicht geringem Stolz blickt der Ausland-Deutsche auf die Wehrkraft zur See, die das junge deutsche Reich trotz schwerer Schicksalsschläge mit unbeugsamer Willenskraft sich geschaffen. Es ist ihm ein lieber Gruß aus der Heimat, wenn die Kriegsflagge nach langer Zeit wieder im Hafen erscheint und ihm sagt, daß Deutschland seinen mächtigen Arm schützend auch über die Söhne in der Fremde hält. — Die Klänge der Hudson-Fulton-Feier sind lange verrauscht. Diesseits wie jenseits des Meeres werden sie unvergessen bleiben.

Die glänzenden Empfänge, Garden-parties und rauschenden Festlichkeiten haben zum Kummer der Seekadetten in keiner Weise hemmend auf den Dienst gewirkt. Als Vorbereitung zu dem am Schluß der Reise

drohenden Fähnrichsexamen hat in den Hauptfächern ein mündliches und schriftliches Tentamen stattgefunden. Letzteres soll weniger dazu dienen, dem Lehrer Anhalt zur Beurteilung seiner Schüler an die Hand zu geben, als vielmehr diesem zeigen, wo und wieweit ihr Wissen Lücken aufweist.

Die vom Katheder einst so oft gepredigte Weisheit: „non scholae sed vitae discimus“, dessen Richtigkeit dem Schüler niemals einleuchten wollte, schwebt dem Seekadetten mit goldenen Lettern vor. Man hat ihm gezeigt, welche Kenntnisse der erwählte Beruf erfordert; er weiß, daß es an ihm liegt, diese sich anzueignen. Wer früher nie aus eigenem Antriebe das Lehrbuch zur Hand nahm, lieber sich auf dem Wasser herumtrieb, durch Wald und Wiesen streifte oder mit Freunden den Becher schwang, sitzt jetzt mit krauser Stirn über die Bücher gebeugt und arbeitet.

Während die Maschinenkunde vor den anderen Fächern bislang nicht sonderlich hervorgetreten ist, sind die nächsten drei Wochen lediglich ihr gewidmet. Die verflossenen Unterrichtsstunden haben den Seekadetten eingehend mit der Theorie des Dampfes, den Kessel- und Maschinenanlagen bekannt gemacht. Jetzt soll er Maschinen und Heizräume im Betrieb kennen lernen und praktische Kenntnisse sich erwerben.

Die Heizer haben dadurch leichten Dienst. Alle Arbeiten bis auf das Trimmen der Kohlen vor die Feuerungen werden unter Anleitung des Heizraummaschinisten von Seekadetten ausgeführt. Sie regeln den Gang der Spül- und Speisewasserpumpen, beschicken und reinigen die Feuer, bedienen die Ascheejektoren, setzen Wasserstandsgläser ein usw. Die tiefen weißglühenden

Feuer bis an die Hinterwand gleichmäßig mit frischer Kohle zu bewerfen, erfordert in gleichem Maße Kraft und Geschicklichkeit. Die ungewohnte Arbeit, die von den Feuern ausstrahlende Glut, der Geruch verbrannten Öls, die Schlingerbewegungen des Schiffs tief im Heizraum, abgeschlossen von Sonnenlicht und frischer Seeluft, sind Prüfsteine für den, der ideal verklärt den Beruf des Seeoffiziers sich gedacht hat.

Mit Kohlenstaub bedeckt, schwer atmend, kommen die Amateurheizer nach vierstündiger Wache wieder an Deck, wo nach kurzer Frist zur Reinigung Turnen und Fechten oder theoretischer Unterricht sich anschließen.

Weit leichter und unterhaltender ist die Wache in den Maschinenräumen. Mit Twist und Ölkanne eilt der Seekadett von Schmiergefäß zu Schmiergefäß, regelt die Umdrehungszahl der Schrauben, wie sie der Maschinentelegraph von der Kommandobrücke befiehlt oder den Gang der Hilfsmaschinen. Eifrig sieht man ihn am Verdampfer, den Kühl-, Ruder- und Spillmaschinen tätig oder vertieft in das Studium der elektrischen Anlage.

So lernt er den mächtigen Mechanismus in seinen Teilen kennen und gewinnt einen Einblick in die Leistungsfähigkeit von Maschinen und Menschen. Er lernt verstehen, wie der Befehl des Kommandanten Leben in das ruhende Getriebe bringt, und sieht, wie unerläßlich treue gewissenhafte Pflichterfüllung des einzelnen ist, damit in dem gewaltigen Räderwerk kein Stocken eintritt.

Auf den alten Schulschiffen wurden nur die Nächte in nutzbringender Weise zu Heiz- und Maschinenraumwachen verwendet. Der Tag gehörte frisch-fröhlichem Segelexerzieren und der vielseitigen Seemannschaft.

Der Seekadett des Kreuzers, der in der Schiffsschmiede den geraden Feilstrich gelernt hat, ein Gewinde zu drehen vermag, vor dessen Forschungsdrang kein Teilchen von Haupt- und Hilfsmaschinen, keine Leitung, kein Ventil das Geheimnis hat wahren können, vermag die Seemannschaft ebensowenig zu entbehren wie sein Kamerad aus früherer Zeit.

Rasches Erfassen der gegebenen Lage, zielbewußtes Handeln, nicht fragen: „Wie arbeiten die Maschinen?“ sondern: „Wie nutze ich die ihnen innewohnende Kraft zu meinem Manöver aus?“ Versagt im kritischen Moment die Dampfkraft, der elektrische Motor, nicht grübeln: „Welches mag die Ursache sein?“ sondern schnell entschlossen die notwendigen seemännischen Maßnahmen ergreifen, die ihn unabhängig machen von Motor und Maschinenkraft. Das ist das Ziel seiner Ausbildung.

Es ist eine harte Schule, die der Seekadett durchmachen muß. Nicht alle sind den gestellten hohen Anforderungen gewachsen. Glücklich diejenigen, die früh erkennen, daß sie mit dem gewählten Beruf einen Fehltritt getan haben, und noch im ersten Jahr sich dem Studium oder einem anderen Beruf widmen können. Wenig zu beneiden sind die, denen erst in späteren Jahren diese Erkenntnis kommt, denen das fehlende Reifezeugnis das Studium verschließt, und andere Berufe wegen ihres vorgerückten Alters verschlossen bleiben. Sie versehen ihren Dienst weder sich zur Freude noch der Sache zum Nutzen. — „Drum prüfe, wer sich ewig bindet — — —“.

Es braucht nicht jeder eine Leuchte der Wissenschaft zu sein, der sich dem Beruf des Seeoffiziers zuwendet. Gar viele haben während ihrer Schulzeit den letzten Platz auf der Schulbank mit eiserner Ausdauer behauptet und

haben Vorzügliches in ihrem Beruf geleistet. Der strebende Duckmäuser bleibe der See fern. Wer mit offenen Augen fröhlich der Arbeit zu Leibe geht, sich nicht scheut vor Schlechtwetter und Tropenglut, wird seinen Weg machen und in dem schweren aber schönen Beruf volle Befriedigung finden.

Die arbeitsreichen Tage des Tentamens sind zur Freude von Lehrern und Schülern vorüber. Mit Vertrauen blickt man in die Zukunft, die mit langsamen Schritten die Fähnrichsprüfung heranführt. Noch liegen Monde dazwischen und gestatten die ungetrübte Freude an der Gegenwart, an Westindiens märchenhafter Schönheit, seinen tropischen Urwäldern, den Korallenriffen, seinem fremdartigen Tier- und Pflanzenleben, seiner Bewohner Sitten und Gebräuche.

Zehntes Kapitel.

Die kleinen Antillen.

Vor dem kleinen Negerdorf Portmouth auf Dominika liegt „Hertha" zu Anker. Wo einst Kolumbus auf seiner Entdeckungsfahrt landete und nach den sagenhaften Schätzen Indiens forschte, wandern deutsche Seekadetten und dringen auf kaum erkennbaren Pfaden in die Tiefen der Urwälder vor. Durch üppig wuchernde Schlinggewächse, Gestrüpp und Unterholz bahnen die jungen Forscher sich mühsam den Weg. Eine feuchte, schwüle Treibhausluft nimmt sie auf. Das dichte Blätterdach wehrt den sengenden Sonnenstrahlen den Zutritt. Das

geheimnisvolle Schweigen des Waldes wird nur unterbrochen durch das Summen und Surren zahlloser Insekten oder den Sang eines fremdartigen Vogels. Trotzend aller menschlichen Kulturarbeit erscheint der Urwald in seiner ganzen jungfräulichen Pracht und Majestät. Das lauschende Ohr vernimmt hier jene unerklärlichen Stimmen der Natur, ähnlich dem klagenden Schrei eines Vogels oder dem Rauschen eines weiten Schilfgefildes.

Zwischen lianenumrankten Baumstämmen, schlanken Bambusstauden, Palmen und Farnen schimmert es hell. Ein Fluß rauscht vorüber, der das Wasser vieler Bäche gesammelt aus den Bergen talwärts trägt. Eine Anzahl notdürftig bekleideter Negerweiber steht halb im Wasser zwischen Steingeröll und mißhandelt schwatzend und lachend die Wäsche in der in Westindien üblichen Weise. Wie schonend erscheint die Behandlung mit bleichendem Chlor in der Heimat gegenüber den erbarmungslosen Steinschlägen der Schwarzen!

Jenseits des Flusses liegen ausgedehnte Zitronenplantagen, deren Ertrag eines der Hauptausfuhrprodukte des überaus fruchtbaren Landes bildet. Zahlreiche Vögel der verschiedensten Gattungen, buntfarbige Kolibris und geschwätzige Papageien beleben die Landschaft. Giftschlangen gibt es im Gegensatz zu vielen anderen Inseln Westindiens auf Dominika nicht.

Mit überraschender Schnelle ist die Dunkelheit hereingebrochen; ohne Dämmerung vollzieht sich in den Tropen der Übergang vom Tag zur Nacht.

Am Flußufer entlang wandern die Seekadetten zur Landestelle. Gigantisch erscheint in der Nachtzeit der Urwald. Gespensterhaft strecken die Bäume ihre Äste aus. Wie riesige Fächer schwanken die Farne im Abendwind.

Unzählige Leuchtkäfer durchziehen die Luft und erfüllen den Raum. Die Stimmen der Frösche erheben sich im Sumpf, Zikaden schnarren und Grillen zirpen. Schwere Düfte steigen aus den halbgeschlossenen Blumenkelchen. Ein weicher linder Lufthauch zieht vom Meer herüber und webt um die Dahinschreitenden den ganzen schwermütigen Zauber einer Tropennacht.

Der Aufenthalt in der geschützten Bai wird ausgiebig zu seemännischen Manövern ausgenutzt. Das Ausfahren der schweren Buganker mit Schiffsbooten wird wachweise geübt. Daran schließt sich das Ausfahren des Warpankers und Heckankers, deren Handhabung nach dem Arbeiten mit ihren schweren Vettern in den Ankerklüsen spielend leicht erscheint. Jede noch freie Minute wird zu Gewehr- und Artillerieschießübungen verwendet. Die Kenntnis des Materials allein schafft keine Schützen. Nur dauernde Übung macht den Meister. Abends werden die Scheinwerfer angestellt und beleuchten die Scheiben im Schlepp der Dampfboote. Schuß auf Schuß donnert über die Bucht. — Der Friede der Nacht ist gestört. Am Ufer stehen dicht gedrängt, schreiend und gestikulierend, die Schwarzen und bewundern das seltene Schauspiel.

Als das Schulschiff nach kurzem Aufenthalt Anker lichtet, bedienen wieder Seekadetten Maschinen und Kessel. Erhitzt und müde kommen sie nach beendeter Wache, Kühlung suchend, an Deck. Umsonst! Zitternd und flimmernd lagert die Luft auf den glühenden Planken. Erbarmungslos brennt die Sonne, kein Hauch schafft Linderung. Der Leutnant der Wache zeigt wenig Mitgefühl für die kohlengeschwärzten Gestalten. Genau so ist es ihm einst gegangen, und von den älteren Kameraden weiß er, daß ihnen nicht, wie jetzt auf den modernen Schiffen üblich,

ein üppiges Süßwasserbrausebad zur Verfügung stand, sondern nur beißendes Seewasser, wenn auch in hinreichender Menge.

Auch dieser Seetörn nimmt ein Ende. Anfang November liegt „Hertha“ wohlbehalten auf der Reede von Port of Spain, Trinidad, vor Anker. — Die Seekadetten fahren wachweise den Routinekutter, bei 3 Seemeilen Entfernung von Land keine leichte Arbeit. Wieder finden täglich Schießübungen statt; denn zahlreich sind die Aufgaben und Bedingungen, die alljährlich erfüllt werden müssen.

Zu dem Exerzieren an den Geschützen der mittleren und leichten Artillerie tritt jetzt theoretische und praktische Unterweisung an den 21 cm-Turmgeschützen. Welche Fülle von Apparaten birgt der enge, von dicken Panzerwänden umschlossene Raum! Die Kräfte der Mechanik, Hydraulik und Elektrizität, sich gegenseitig ersetzend und ergänzend, sind ausgenutzt, Leben in das tote Erz zu bringen. Gehorsam einem leichten Druck dreht sich der Turm und richtet drohend die Rohrmündung auf den Feind. Aus den Tiefen der Munitionskammer steigen Granaten und Kartuschen empor. Nervige Fäuste schieben das Geschoß in das Rohr. Hinter der Kartusche schließt sich der Verschluß.

„Vorderer Turm ist geladen“, meldet das Telephon dem Artillerieoffizier im Kommandostand. Telegraphisch erhält der Schütze die Befehle über Schußweite und Seitenrichtung übermittelt. „Feuern!“ befiehlt der Telegraph, und der Turm erbebt unter der Wucht der Pulvergase. Eine hohe Wassersäule, eine dunkle Rauchwolke an der Scheibe, zeigen den Aufschlag des Geschosses an. — Nur durch langjährige Übung erreicht der Geschützführer

die unerläßliche Ruhe und das sichere Auge, das ihn zu seiner Stellung befähigt.

Die Ausbildung der Seekadetten im Schießdienst bezweckt nur, sie mit den Waffen des Schiffs vertraut zu machen; erst später wird ihnen als Fähnrichen die Ausbildung als Geschützführer und Batteriekommandeur zuteil. — Zu dem eingehenden Unterricht an den schweren Türmen und ihren maschinellen Einrichtungen tritt bald Unterweisung an den Maschinenwaffen, sicheres Auseinandernehmen und Zusammensetzen der Einzelteile. Wieder muß das Gedächtnis eine Menge fremder Namen in sich aufnehmen, doch die während der Maschinenkurse gelernten technischen Ausdrücke erleichtern die Aufgabe.

Die Fahrten zu den Schießübungen vor Port of Spain haben ein mächtiges Loch in die Kohlenvorräte gerissen und ein Auffüllen der Bunker notwendig gemacht. — Der Tag des Kohlens wird diesmal von den Seekadetten mit besonderer Freude begrüßt, denn er soll ihnen Gelegenheit zu einem Ausflug in die weitere Umgebung der Hafenstadt bringen.

Schon die wenigen Urlaubsstunden an Land haben eine Fülle neuer Eindrücke gebracht. Der rege Verkehr am Hafen, wo Mulatten, Neger und Weiße ihrem verschiedenartigen Broterwerb nachgehen, die zahlreichen Segler und Dampfer zeigen, daß Port of Spain sich unter der englischen Herrschaft zu einer blühenden Kolonie entwickelt hat. Die wohlgepflegten geraden Straßen mit schattigen Baumgängen, die niedrigen luftigen Häuser, die Straßenbahnen und der wunderbare botanische Garten verstärken diesen Eindruck. Am Ende der Stadt breitet sich die Savanne aus, eine riesige Rasenfläche von Parkanlagen begrenzt; dort huldigt der Engländer jeder

Art Körper und Geist stählenden Sports. Während auf der einen Seite dichtbewaldete Hügel den Park umschließen, liegen auf der der Stadt angrenzenden Seite gruppenweise anmutige Villen, jede inmitten blühender Gärten.

Wenn man tiefer in die Stadt eindringt und von den Hauptstraßen abschweifend die entfernten engen Gäßchen aufsucht, trifft man die Siedelungen der indischen Kolonisten. Für ihren persönlichen Unterhalt bis zur Bedürfnislosigkeit anspruchslos, arbeiten diese indischen Kulis auf den Zucker- und Kakaoplantagen als Tagelöhner. Fast der ganze Erwerb wandert auf die englischen Banken, wo sich bald ein stattliches Sümmchen ansammelt. Nach zehn arbeitsreichen Jahren befördert die Regierung die Söhne Indiens nach ihrer Heimat zurück. Mit dem ersparten Gelde vermögen sie ein sorgenloses Leben zu führen. Wie dem Chinesen, so steckt auch dem Inder die Liebe zur Heimat tief im Blut. Wenige bleiben der Heimat dauernd fern und verdienen als Schlangenbändiger, Fakire oder Goldarbeiter ihr täglich Brot.

Vor Beginn des Kohlens werden die Ausflügler, von dem Bottelier reichlich mit Mundvorrat ausgestattet, an Land gesetzt. Obwohl die Eingeborenen mit ohrenbetäubendem Geschrei ihre Fuhrwerke anpreisen, wird die billigere Elektrische vorgezogen. In kaum einer Stunde ist die Endstation Four Roads erreicht.

Wenig Schatten spendet die Landstraße, auf der die Wanderer nun dahinziehen, und immer höher steigt die Sonne, und brennender werden ihre Strahlen. Doch es winkt das Ziel, das tief im Urwald versteckte Blue Basin. Bald wölbt sich das grüne Blätterdach des Urwalds Schatten spendend zu ihren Häupten.

Die wechselnde geologische Struktur hat die Flora Trinidads überaus mannigfaltig gestaltet. Vorwiegend trägt sie den Charakter südamerikanischer Vegetation, wie die Insel überhaupt nur als ein durch die Enge der Boca de Dragos von dem Kontinent getrenntes Stück zu betrachten ist. Die Verschiedenartigkeit des Bodens in Verbindung mit den Wirkungen der Hitze und Feuchtigkeit hat jenen überaus üppigen Pflanzenwuchs und unbeschreiblichen Reichtum an riesenhaften Bäumen, farbenprächtigen Blüten und köstlichen Früchten geschaffen.

Ein schmaler Pfad zweigt sich von dem Hauptweg ab. Im Gänsemarsch geht es bergauf und bergab, bis das Plätschern eines Baches und das Rauschen eines Wasserfalls verrät, daß das Ziel erreicht ist.

Fast senkrecht streben die mit einem Reichtum von Pflanzen überdeckten Felswände aus dem engen Talkessel zum Licht und lassen oben nur eine winzige Öffnung, durch die neugierig der Himmel hineinlugt. Im Hintergrund ergießt sich sprühend und rauschend der schmale Bach in jähem Gefäll zur Tiefe. Seit Jahrhunderten hat hier das Wasser der Berge seinen Abfluß gefunden und in nimmer rastender Arbeit den Fels gehöhlt. So ist das kleine Bassin entstanden, das Ziel aller Fremden, die Trinidad besuchen.

In dem frischen kühlen Wasser des Blue Basin tummeln sich die Seekadetten. Im Schatten hoher Bambuskronen wird das Mittagsmahl verzehrt. Nach ein paar Stunden der Ruhe wird die Heimkehr angetreten. Die Wache kommt gerade rechtzeitig an Bord, den fälligen Routinekutter zu fahren; ebenso ziehen sofort die Seekadetten-Hafenposten auf. So lernt der Seekadett frühzeitig, daß Anwesenheit an Bord gleichbedeutend mit Dienst an Bord ist.

Auf der Back scheint etwas vor sich zu gehen. Dichtgedrängt steht die Mannschaft und starrt schweigend wie hypnotisiert in das Wasser. In elegantem Bogen umkreist ein Hai das Schiff. Die ihn begleitenden treuen Piloten machen unermüdlich alle Wendungen des riesenhaften Genossen mit.

In Erwartung kommender Ereignisse hat der Bootsmann längst die Haiangel ausgebracht. Lange vermag das gefräßige Tier dem lockenden Köder nicht zu widerstehen. Blitzschnell wirft es sich auf die Seite, ein Ruck der Leine und — ist gefangen. — „Haiangel!" gellt der Ruf über das Schiff.

In wenigen Augenblicken ist die dicke Leine, an deren Hakenende der Hai sich festgebissen hat, von Schiffsjungen, Matrosen und Seekadetten besetzt, die des Seemanns grimmigen Feind dem feuchten Element entreißen. Wild bäumt sich das Raubtier und peitscht mit der Schwanzflosse die Bordwand, daß weithin die Schläge dröhnen. Vergebens! Der Haken läßt das Opfer nicht los. Der blutige, mit spitzen Zähnen besetzte Rachen erscheint an der Reeling. Schon ist der Bootsmann zur Stelle, um nach altem Seemannsbrauch das Untier zu „chloroformieren". Mit beiden Händen faßt er die Spillspake um sie seinem Opfer in den weitgeöffneten Rachen zu stoßen. Das Dazwischentreten des Artillerieoffiziers, der auch in der Bestie das fühlende Geschöpf erkennt, hält ihn ab von seinem Beginnen. Ein wohlgezielter Schuß bereitet dem Beherrscher des Meeres ein rasches Ende. Der zuckende Körper wird an Deck geholt. Mit Befriedigung mißt der Bootsmann 3,40 m, ein tüchtiger Bursche in den Breiten. Mit großer Schnelligkeit, aber mit mehr Eifer als Geschick, ist der Hai zerlegt. Kopf, Schwanzflosse und Rückgrat

sind die am meisten umstrittenen Teile. Die Untersuchung des Magens fördert eine gefüllte Teerdose zutage, die der Bootsmann schleunigst „vereinnahmt".

Ein Tag wird dem Besuch des Asphaltsees (Pitch Lake) gewidmet. Diese seltene Naturerscheinung befindet sich am Point La Brea auf einem etwa 50 m hohen Sandsockel. Der Auswurf eines Schlammvulkans hat einen fast kreisrunden grauschwarzen See gebildet. Seine Oberfläche ist so weich, daß sie nicht begangen, sondern nur von den in Bewegung befindlichen Pferdebahnen, die zur Ausbeutung des Asphalts dienen, eilig befahren werden kann. Die ganze Oberfläche ist von einem Netzwerk von Kanälen durchzogen, die reines klares Wasser enthalten. Die Anwohner verschmähen nicht es zur Zeugwäsche zu benutzen.

Nachdenklich steht der Seekadett am Rande des Pitch Lake und sucht vergeblich in seinen geologischen Kenntnissen nach einer Erklärung für dieses Wunder der Schöpfung. Wieder an Bord angelangt, forscht er wissensdurstig in den Büchern, bis er auf wissenschaftlicher Grundlage eine Schilderung des Gesehenen seinem Logbuch einverleiben kann.

Dem Reiseplan gemäß wird nach Curaçao in See gegangen.

Mit Sextant und Oktant wird unterwegs unermüdlich von den Seekadetten die Sonne geschossen, Horizontalwinkelmessungen werden vorgenommen und Abstandsbestimmungen gemacht. Vergessen sind die sanftäugigen Inder, Savanne, Blue Basin und Pitch Lake.

Nach Passieren der Boca de Dragos steuert „Hertha" westwärts an der venezolanischen Küste entlang. Zur Rechten erhebt sich die Insel Margarita aus den Fluten,

bekannt durch ihre Perlenfischerei. Weiterhin beginnt das Gebiet der Inseln „unter dem Winde“, die ebenso wie Trinidad und die Margaritengruppe einst zum karibischen Gebirgssystem Nord-Venezuelas gehörten, bis der Zusammenbruch der alten Gebirgsform durch die Minierarbeit der Jahrtausende das Meer zwischen sie und den Kontinent legte.

Im Schutz der Insel Margarita wird für kurze Zeit geankert. Die See ist ruhig. Zur Übung werden wieder Bug- und Warpanker ausgefahren, bis jeder Seekadett mit den Einzelheiten dieser Manöver völlig vertraut ist. Der Anker, der aus seinem Platz in der Klüse in wenigen Minuten entfernt und unter dem schweren Beiboot „klar zum Fallen“ festgelascht sein muß, eine schwere Stahlleine im Rooring, deren andere Buchten in einem zweiten Boot „klar zum Ausrauschen“ aufgeschossen sind, wird von zwei Kuttern in Schlepp genommen und am Steuerbordfallreep längsseit gebracht.

Ein Seekadett steht klar, die Zurring zu kappen, die den Anker mit dem Boot verbunden hält, andere beaufsichtigen das Ausrauschen der Leine. Daß bei derartigen Übungen nicht die militärische Haltung oder das schneidige Kommando den Ausschlag geben, sondern seemännischer Blick und festes Zufassen des Einzelnen, liegt auf der Hand. Mancher kann ein trefflicher Theoretiker sein, versagt aber hier, wo ihm die Theorie nicht helfen kann.

Die Riemen biegen sich unter den kräftigen Fäusten. Die Gesichter sind braunrot, als der Anker wieder vor der Klüse hängt und das Dampfspill ihn spielend leicht an den alten Platz zurückhievt.

Baden außenbords, wie es in Nord- und Ostsee fast täglich üblich war, gibt es natürlich nicht in den Ge-

Freizeit (S. 60)

An der Backspier (S. 73)

Tafel 6



Madeira
(S. 62)



Palmenhain an der Küste von St. Thomas
(S. 84)

wässern, die den gefürchteten Hai beherbergen; dafür sind morgens und abends in den Waschräumen der Seekadetten die Brausen in Tätigkeit.

Nach ruhiger Fahrt wird Curaçao erreicht. Schiff und Fort tauschen den Flaggensalut. „Hertha" passiert die Pontonbrücke und läuft durch den engen Kanal, der das saubere Städtchen Willemstadt, auch Curaçao genannt, in zwei fast gleiche Teile trennt, in das Schottegat ein und geht dicht unter Fort Nassau zu Anker.

Die kleine Stadt hat mit dem Bilde, das die anderen Städte Westindiens bieten, wenig gemein. Fast heimatlich muten den Besucher die reinlichen rotgedeckten Häuser an, ganz nach holländischer Art erbaut. Dem Klima angepaßt, aber peinlich sauber sind die Menschen gekleidet. Fremdartig erscheint die Sprache. Neben reinem Holländisch und reinem Spanisch hört man ein seltsames Mischmasch, das Papliamento, wie es außer auf Curaçao nur noch auf den holländischen Nachbarinseln Bonaire und Aruba gesprochen wird.

Vor der Stadt beginnt die Einöde. Die Wasserarmut der Insel läßt keinen Pflanzenwuchs aufkommen. An Stelle der mit üppigem Grün bestandenen Berge Trinidads, des wuchernden Urwaldes, hier kahle Kalkfelsen, Spitz- und Tafelberge, bis 200 m über den Meeresspiegel sich erhebend. Die sargförmigen, plateauartigen Höhen fallen fast senkrecht ab, gehen gegen die Küste in eine 30° bis 40° geneigte Fläche über und werden von schroffen Tälern in fast völlig isolierte Klötze zerlegt. — Ein trostloses Bild, wohin das Auge blickt!

Die Zahl der Urlauber wird immer geringer, teils wegen der mangelnden Reize der Insel, teils wegen der Schwierigkeit der Verständigung. Beneidet werden die

Kameraden, deren wenn auch geringe spanische Kenntnisse eine Unterhaltung mit den Eingeborenen zulassen. In der englischen Sprache hat jeder dank den erschwerten Aufnahmebedingungen, der Weiterbildung an Bord und dem Aufenthalt in den englischen Hafenstädten, ausreichende Kenntnisse aufzuweisen.

Der künftige Seeoffizier muß über einen gewissen Sprachenschatz verfügen, will er den Anforderungen gerecht werden, die im Ausland oder schon in der Heimat an ihn herantreten. Er muß sprechen lernen und dazu jede Gelegenheit, die sich ihm bietet, benutzen. Der Beruf, der Frontdienst in späteren Jahren, läßt ihm zur Weiterbildung wenig Zeit. Wohl dem, der neben Englisch und Französisch eine der nordischen oder romanischen Sprachen oder gar Russisch gelernt hat! Die Sprachkenntnisse werden ihm von Nutzen sein.

Einige unternehmende Ausflügler werden für ihre Entschlossenheit belohnt. Ihr Besuch gilt der berühmten Tropfsteinhöhle am Ende der Insel, einst der Schlupfwinkel des gefürchteten Seeräubers van Hato. Fackeln tragende Neger schreiten auf dem engen Gang voran. Rechts und links zweigen sich Gänge ab, von denen wieder endlose Wege ausgehen, ein Labyrint, aus dem es für den Unkundigen kein Entrinnen gibt. Plötzlich treten die Wände zurück und bilden hohe ausgedehnte Säle, von dem zuckenden Licht der Fackeln magisch beleuchtet. Riesigen Eiszapfen gleich hängt an den Gewölben das Gestein. Da liegt der Seeräuberschlupfwinkel, wie ihn die tätigste Phantasie nicht romantischer und wilder ersinnen kann.

Nach wenigen Tagen der Ruhe verläßt „Hertha" den Hafen mit Kurs auf St. Thomas. Die Fahrt durch das

Karibische Meer ist bei dem gleichmäßigen Passat und den ruhigen Bewegungen des Schiffs nach dem Aufenthalt auf dem sonnendurchglühten Eiland für Offiziere und Mannschaften eine wahre Erholung.

Wenn in See der Tag zur Rüste geht, holen die Seekadetten Sextant und Oktant, um sich mit Eifer der Beschäftigung des „Sterneschießens" hinzugeben. Schnell verschwindet die Kimm. Im Westen hebt sich noch ein dunkler Strich gegen den hellen Hintergrund ab. Das dahineilende Schiff läßt eine feurige Furche zurück, deren heller Schein sich in der Ferne verliert. Ringsum, wo die Wellen gegen die Bordwand schlagen, der Bug die See durchteilt, sprühen Lichtgarben auf. Wo weithin die nimmer rastenden Wogen ihre Köpfe erheben und leise rauschend in sich zusammenbrechen, leuchten die Schaumkronen und fallen in zahllosen funkelnden Tropfen als Feuerregen in das Meer zurück. Es blitzt und zittert und flimmert rings, als spielten Meermädchen, Diamanten im goldglänzenden Haar, in jauchzender Lust mit den hurtigen Wellen. — Meerleuchten in einer Tropennacht, unvergeßlich dem, der es geschaut!

Nach kaum dreitägiger Fahrt kommt Santa Cruz in Sicht, das gleich St. Thomas zur Gruppe der Jungferninseln gehört. Ein paar Stunden später ist St. Thomas erreicht. Der Lotse kommt an Bord. Sein Boot wird längsseit an langer Leine mitgeschleppt. Bei Passieren des Mylenfelsleuchtturms senkt sich dort zum Gruß der Danebrog.

Da liegt malerisch die Dreihügelstadt Charlotte Amalie. Terrassenförmig ziehen sich die weißen Häuser, von duftenden Blumen und Grün umrankt, an den Hügeln empor.

St. Thomas hat in den Kreisen der Seeoffiziere einen guten Klang; da sind nur wenige, die es nicht einst mit eigenen Augen geschaut, sei es, daß die alten Fregatten den flotten Kadetten auf seiner ersten Fahrt hierher getragen, sei es, daß in späteren Jahren der Dienst den Offizier dahin geführt. So haben die Seekadetten schon mancherlei von der Insel gehört: von Joe Petersens Eishaus, von Bluebeard's Castle, dem alten Monsanto in der Krumbai und last not least dem Leuchtturmwärter vom Mylenfels.

Zu ihm hinauf pilgern tags darauf tatendurstige Seekadetten durch den dichten Busch. Zwischen blattlosem Gesträuch mit grauen und weißen Ästen sieht man das saftige Grün der Kakteen. Am Abhang blühen vereinzelt rätselhaft geformte Orchideen, erheben sich riesengroße Agaven, mit gelben Blüten bedeckt.

Herzlich heißt der Wirt die Gäste willkommen. Sein Töchterchen Thyra nimmt sich mütterlich der Fremden an. Sie hat in langen Jahren viel gesehen und erfahren. Sie kennt die ein- und auslaufenden Schiffe, die Namen der Kapitäne, erinnert sich aller Seeoffiziere, die das Geschick in ein paar Jahrzehnten zu ihnen geführt hat, und erkundigt sich eifrig nach deren Ergehen. — Stolz zeigt der Alte den herrlichen Fernblick, den seine hohe Warte bietet: die reizvollen Gestade der zerrissenen Küsten, die seichten Buchten mit ihrem grünen Wasser, die kleinen Inseln, die draußen auf der blauen Fläche schwimmen.

Die gegenüberliegende Signalstation meldet eben einen Segler deutscher Nationalität. Ein schneeweißes Vollschiff unter vollen Segeln nähert sich vor dem Winde. Durch das Glas erkennt man die schlanken Linien, den scharf gebauten Bug. Es ist das Schulschiff des deutschen

Schulschiffvereins „Großherzogin Elisabeth". Vor der Einfahrt braßt sie die Rahen an und läuft mit halbem Wind ohne fremde Hilfe in das Hafenbecken ein. In wenigen Sekunden sind Bram- und Marssegel aufgegeit, Oberbram- und Marsrahen gefiert, Vorsegel niedergeholt, die Unterrahen vierkant gebraßt. Hartruder! Bewegungslos liegt die „Großherzogin" im Wind. „Fallen Anker!"

Mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgt man auf der „Hertha" das glänzend ausgeführte Manöver. Der alte Schulschiffsoffizier wendet sich schweigend ab. Er weiß: einem unerbittlichen „Muß" haben die wettererprobten Sturmvögel, die alten Fregatten, weichen müssen; doch schön war die Zeit.

Zum Sonntagsgottesdienst kommen die Kadetten der „Großherzogin" an Bord des Kriegsschiffes. Kraftvolle Seemannsfiguren, sonnverbrannte offene Gesichter, hartgearbeitete Fäuste, so stehen die jungen Seefahrer ihren wenig älteren Kameraden von der Kriegsmarine gegenüber. Prächtig wissen sie zu erzählen von ihren Kämpfen gegen Sturm und See, von den Schwesterschiffen des Norddeutschen Lloyd, der „Kronprinzessin Cecilie" und der „Herzogin Sophie Charlotte", den mächtigen Viermastbarken. Noch ist das schwere Ringen der letzteren gegen einen Orkan bei Kap Horn in aller Mund. Jemand spinnt sein Garn. Leuchtenden Auges lauscht der Seekadett:

„Die tägliche Periode des Barometers ist ausgeblieben, dafür ungewöhnliches Steigen eingetreten. Lange Dünung aus Südost. Weißliche Wolkenschleier bedecken den Himmel, zugleich rapides Sinken des Barometers von Stunde zu Stunde. Höfe bilden sich um die blutigrot untergehende Sonne.

Der Führer der „Herzogin“ kennt die Gefahr; er kennt auch seine Kadetten. Mit ihnen nimmt er ihn auf, den frischen lustigen Kampf mit den tobenden Elementen. Mit rasender Geschwindigkeit zieht die Luft in den höheren Regionen dahin. Das Meer bedeckt sich mit Gischt und Schaum. Jetzt kommt Leben in das stolze Schiff mit der vollen Segellast. Die ersten Windstöße pfeifen durch das Takelwerk.

„All hands an Deck und auf Stationen!“ — Aus allen Luken flutet es heraus und eilt über das dunkle Deck. Mit eiserner Ruhe den Befehl des „Alten“ erwartend, stehen die Kadetten klar bei Fallen, Geitauen und Brassen. „Segelbergen!“ tönt das Kommando von der Brücke in die finstere Nacht. Mit einem Schlage rasseln die Royal-, Bram- und Marsrahen herunter, verschwinden die Segel. Als ob der Befehl zum Segelbergen nötig gewesen wäre! Jeder will der erste sein. Wie die Katzen fliegen die Kadetten die Wanten hinauf, hinaus auf die Rahen und packen mit kräftiger Faust die halbgefrorenen, wild schlagenden Segel zusammen. Wo noch Fingernägel vorhanden, da brechen sie unweigerlich. Es wohnt schon lange kein Gefühl mehr in den frosterstarrten Händen.

In eis- und schneebedeckter Takelage, auf schwankender Skysegelrahe zu arbeiten, 50 m unter sich die brüllende See, das erzieht Seeleute. Und wer nicht den Ehrgeiz hat, als erster hinauf zu kommen und die Nock zu besetzen, der bleibe der christlichen Seefahrt fern!

Schwere Böen setzen ein, unter denen das Schiff sich ächzend auf die Seite legt. See auf See bricht über die Reeling und wäscht über Deck. Die Türen der Kadettenmesse werden eingeschlagen. Was nicht niet- und nagel-

fest ist, reißt das hereinstürzende Wasser fort. Die Kadetten der Freiwache werden unter Deck geschickt und entern ebenso schnell wie in die Toppen in die Hängematten. Um das Höllenkonzert dort draußen unbekümmert suchen und finden sie den Schlummer.

Hochauf bäumt sich der mutige Renner bei dem Anprall der See. Rings um ihn türmen sich die Wogen, furiengleich, mit tosendem Lärm daherjagend, übertönt von dem schäumenden Zusammenbruch noch mächtigerer Seen. Die vom Sturm fortgerissenen Wellenkämme peitschen schneidend die geröteten Gesichter. Endlos langsam schleichen die Stunden dahin. Immer noch fällt das Barometer. Das Zentrum naht. — „Alle Mann auf!" — „Klar zum Halsen!" — Und nun folgt Kommando auf Kommando. Jedes wird mit der Sicherheit und Zuverlässigkeit ausgeführt, die dem deutschen Seemann eigen ist.

„Setzt die Fockschot!" — „Halt fest Luvgeitaue!" — „Auf das Ruder!" — „Fier weg die Lee- — hol Luvbrassen!" — „Los Fockschot!" — „Vorrahen vierkant!" — „Stagsegelschot über!" — Recht von achtern kommt der Wind ein. Mit dem Weiterdrehen wird über den anderen Bug angebraßt. — „Komm' auf das Ruder!" — Noch dreht das Schiff zu hart; donnernd bricht die See über Deck und reißt die hintere Wand des Kartenhauses mit sich.

Während die Rahen angebraßt werden, hält der Rudersmann hart am Wind. Die Fock wird aufgegeit und festgemacht. Die noch stehenden Untermarssegel sind dem Druck der orkanartigen Böen nicht gewachsen; eins nach dem andern fliegt aus den Lieken und zerweht vom Sturm gepeitscht in Fetzen.

Das Schwerste ist überstanden. Es dämmert im

Osten. Dem Zentrum entronnen lenzt die stolze „Herzogin Sophie Charlotte“ vor Topp und Takel.

> Wenn der Sturm sich ausgetobt,
> Und lacht die Sonne wieder,
> Wird die Seefahrt doch gelobt
> Durch kernige Seemannslieder. —“

Als „Hertha“ den Hafen verläßt, senkt der Leuchtturmwärter vor dem scheidenden Schiff den Danebrog. Von der Veranda winkt Thyra ihren neugewonnenen Freunden den Abschiedsgruß.

Elftes Kapitel.

Die großen Antillen.

Wenn in der Heimat die Weihnacht naht, im Städtchen die Laternen entzündet sind, bieten die Straßen ein anderes Bild als sonst; überall sieht man geschäftige Menschen. Männer mit hochgeschlagenem Mantelkragen schleppen sich mit großen und kleinen Paketen. In Pelz gehüllte Frauen trippeln durch den gefrorenen Schnee und mustern die Auslagen der Schaufenster. Kinder, die Wangen von der Kälte gerötet, hängen plaudernd am Arm der Erwachsenen. Mit glücklichen Augen schauen sie in den Trubel, der sie umgibt. An den freien Plätzen sind Wälder von Tannenbäumen entstanden. Frischer Schnee deckt das grüne Gezweig, deckt Gassen und Dächer und das weite Land ringsum. Weihnachtsstimmung zieht ein in die Herzen der Menschen.

Der Seekadett, der eben die Erlebnisse des letzten Hafens seinem Logbuch anvertraut, hält sinnend mit Schreiben inne. — Im Fluge sind ihm Wochen und Monate vergangen; die vielen bunten Bilder, die er geschaut, von fremder Länder Eigenart und fremder Menschen Sitte, der strenge Dienst bei Tag und Nacht, haben ihm wenig Zeit zum Nachdenken gelassen. Da hat er kaum gemerkt, wie die Weihnachtszeit herangekommen ist. Die Weihnachtsbriefe an Eltern und Geschwister haben schon aus dem letzten Hafen den Weg in die Heimat angetreten. Wenn auch fern der Heimat, er weiß, daß er Heiligabend nicht leer ausgehen wird. Unten in der Last verstaut, lagert ein Paket, das seinen Namen trägt. Bevor das Schiff den Heimatshafen verließ, kam es an Bord und wanderte mit vielen anderen, die die Aufschrift „Weihnachten" trugen, in die Vorratsräume des Botteliers. Ob die nach Santiago bestellten Tannenbäume und die Briefe aus der Heimat wohl schon eingetroffen sind?

Der alarmierende Alle-Mann-Pfiff enthebt ihn der Antwort. — „Salutgeschütz-Mannschaften an die Geschütze!" — „Geschütze laden und sichern!" — „Erstes Geschütz fertig!" — „Feuer!" — „Zweites Geschütz fertig!" — „Feuer!" u. s. f. kommandiert der Artillerieoffizier deu Salut von 21 Schuß für das Sternenbanner, das von dem Fort Morrow an der Hafeneinfahrt herunterleuchtet. Indes die „Hertha" den Kanal passiert, der den Hafen von Santiago mit der See verbindet, feuern die ehernen Schlünde des Forts den Gegengruß. Die hohen Felsen werfen das Echo zurück.

Kein Lufthauch kräuselt die spiegelklare Oberfläche der von Bergen umschlossenen Bucht. Ohnmächtig bricht

sich draußen am Fuß der Felsen die Dünung des Karibischen Meeres.

An dem vermutlichen Ankerplatz der „Hertha“ vor der Iron Pier harrt schon, beladen mit den Erzeugnissen des Landes, eine Anzahl Bumboote des Ankömmlings. Kaum ist der Anker gefallen, drängen die Boote heran. Schreiend und gestikulierend fordern die eingeborenen Insassen Erlaubnis, an Bord kommen zu dürfen. Der Seekadett der Wache sucht ihnen mit seinen mühsam aus dem Polyglott-Kunze erworbenen spanischen Brocken begreiflich zu machen, daß der Verkehr mit dem Lande noch nicht erlaubt sei.

Das Sternenbanner am Heck, die Quarantäneflagge im Bug, wälzt sich schwerfällig die altersschwache Barkaß des Quarantänearztes durch das Wasser und geht an Steuerbord längsseit. Der Schiffsarzt empfängt den Kollegen am Fallreep und geleitet ihn zur Prüfung des Gesundheitspasses in die Kammer. Bei einem Gläschen Portwein werden die vorgeschriebenen Formalitäten erledigt. Der Gesundheitszustand der Besatzung ist vorzüglich; an Bord sind keine ansteckenden Krankheiten vorhanden, somit steht dem Verkehr mit dem Lande nichts im Wege.

„Die Seekadetten ersten bis vierten Kutter klar!“ — Mit Gedankenschnelle wird der Befehl des Seekadettenoffiziers ausgeführt. Schnell und sicher kommen die Boote zu Wasser. An den Manntauen und Taljen entern die Seekadetten nieder und nehmen ihre Sitze ein. Die Bumboote stieben auseinander, als der erste Kutter heranschießt, um an der Heckleine festzumachen. Der zweite, dritte und vierte schließt sich an, die Riemen peinlich ausgerichtet.

„Auftakeln!“ wird der Befehl von der Schanze gegeben. Lautlos verschwinden die Riemen im Innern der Boote. Halblaute Ausführungskommandos der Bootssteuerer. Geschickte Hände entfernen die Bezüge von den Segeln. Die Masten werden klar genommen und in die Spuren gesetzt. Der Klüverbaum wird ausgebracht. Großsegel, Fock und Klüver fliegen hoch. Die Boote liegen klar zum Ablegen, doch leblos hängen die Segel an den Rahen.

„Abtakeln!“ Ebenso schnell, wie sie gesetzt sind, verschwinden Masten und Segel. Eilig wird das laufende Gut an den Masten beigefangen und die Bändsel an den Bezügen dichtgereiht; denn das seemännisch geschulte Auge des Vorgesetzten entdeckt auch die verborgensten Fehler. Nach halbstündigem Bootsdienst rinnt es feucht von der Stirn. Kein Lüftchen bringt in dem Hexenkessel Kühlung. Sehnend blickt der Seekadett nach dem Palmenwäldchen an Land, in dessen Schatten zu ruhen, die Zigarette im Munde, ihm augenblicklich als der höchste der Genüsse vorschwebt. — Zu Beginn der Mittagspause hängen die Boote geheißt in den Davits.

Inzwischen ist der deutsche Konsul mit der tags zuvor eingetroffenen Post an Bord gekommen. Der Messeälteste hat von dem Seekadettenoffizier einen Berg Postsachen erhalten und verliest nun, von den Kameraden umdrängt, die Aufschriften. Glücklich zieht sich der mit einem Brief, jener mit einer Karte zurück. Manche werden drei-, viermal aufgerufen, manche harren vergebens und gehen still beiseite, als der letzte Brief in die Hände des Empfängers gelangt ist.

Der 24. Dezember bricht an. Außer der notwendigen Schiffsreinigung ruht jeder Dienst. „Vorbereitung zu

Weihnachten", haben die Wachhabenden in den Decks auf Befehl des Ersten Offiziers verkündet, und „Rauchen erlaubt", eine Vergünstigung, die die strenge Schiffsordnung außer in der Freizeit nur in wenigen Ausnahmefällen gestattet.

Wie mit einem Zauberschlage entfaltet sich eine rührige Tätigkeit. In den Wohndecks werden die Backen heruntergeschlagen. Kunstvoll geschnitzte Zweige kommen aus den Spinden ans Tageslicht und werden zu kleinen Bäumen zusammengesetzt. Bunte Transparente, sauber geklebte Häuschen und Krippen werden aufgebaut. Das von dem Bottelier verausgabte rote, grüne, goldene und silberne Papier, zu langen Ketten verarbeitet, umschlingt die Decksstützen und zieht sich guirlandenartig von Back zu Back. Man weiß nicht, wer es angestimmt hat, aber plötzlich klingt es von den Plätzen der Schiffsjungen her: „O du fröhliche, o du selige, gnadenbringende Weihnachtszeit."

Durch alle Decks dringt die traute Melodie. Der wachhabende Offizier hält im ruhelosen Auf- und Abschreiten inne. Der wachhabende Bootsmannsmaat summt leise die Melodie mit.

In der Seekadettenmesse regen sich geschäftig die Hände um den Tannenbaum aus der Heimat, den der Dampfer gebracht, für den Abend zu schmücken. Das alte Klavier, dem man sonst nur leichte Operettenmelodien, lustige Studentenlieder und amerikanische Niggersongs entlockte, klingt anders als gewöhnlich; leise Akkorde schweben feierlich durch den Raum und leiten über zu dem alten Weihnachtslied, das die Schiffsjungen singen. — Fern der Heimat in Eis und Schnee hat der Zauber der Weihnacht von Schiff und Besatzung Besitz genommen, draußen unter der Tropensonne.

Im tiefsten Frieden liegt die Bucht von Santiago. Tiefschwarz wölbt sich der Nachthimmel über Land und Meer. Das Getriebe des Tages ruht. Zitternd spiegelt sich drüben die Hecklaterne des Postdampfers in dem stillen Wasser. Ein Licht nach dem andern flammt auf an Land und umkränzt die dunkle Flut mit leuchtendem Saum.

Von der Iron Pier setzt ein Boot ab und nähert sich dem deutschen Schulschiff mit langsamen Schlägen. Heller Lichtschein strahlt dem einsamen Ruderer aus den Seitenfenstern entgegen. Vorn hört er Matrosen und Schiffsjungen fremdartige Melodien singen, wohl Weisen ihrer Heimat. Der stille Beobachter nimmt die Riemen ein und lauscht dem nie gehörten Sang. Lachen und Scherzen tönt aus der Seekadettenmesse, wo die Kerzen des Tannenbaums längst niedergebrannt sind, und helles Gläserklingen.

Achtern unter der Hütte, im Schwalbennest, steht ein Seekadett und schaut sinnend in die Ferne, wo die Konturen der Berge sich mit dem dunklen Firmament vermischen. Es hat niemand gemerkt, daß er aus dem fröhlichen Kreis der Kameraden in die Stille der Nacht geflüchtet ist. Seine Gedanken, Raum und Zeit überfliegend, weilen daheim im Elternhaus, wo die Eltern ohne ihr Kind die Weihnacht feiern. Auch auf seinem Platz hat heute abend die Weihnachtskiste gestanden, die treue Mutterliebe schon vor Monaten für ihn bestimmt. Und die Jahre der Kindheit ziehen an ihm vorüber . . . .

An Land erlöschen die Lichter, eines nach dem andern. Der Gesang unter der Back verstummt. Das einsame Boot ist in der Dunkelheit verschwunden. Der stille Träumer sitzt wieder, der Fröhlichsten einer, im

Kreis der Kameraden, die ihn vergessen lassen, was ihm fehlt.

Die Offiziere haben nach eigener Feier sich in die Seekadettenmesse begeben, sitzen zwischen den Seekadetten, als trügen sie selbst noch die kurze Jacke, als wären nicht Jahre dahin gegangen, die Sterne und Streifen gebracht, und erzählen Geschichten aus der Heimat, unter der Tropensonne Geschautes, Erlebtes in arktischen Zonen und von des Seelebens Freud und Leid. — Nachdem der Kommandant den Mannschaften beschert, der Feier in der Offiziersmesse beigewohnt und kurze Zeit im Kreis der Seekadetten geweilt hat, feiert auch er seine Weihnacht.... Vor ihm stehen die Bilder von Weib und Kind.

An den Feiertagen wird in ausgiebiger Weise Urlaub erteilt. Überall in der Stadt und ihrer Umgebung, auf den steinigen Pfaden der Sierra de Cobra, trifft man deutsche Matrosen und Schiffsjungen. Mit offenen Augen genießen sie die Schönheiten, die die Natur aus ihrem Füllhorn reichlich über Cuba, „den Diamanten unter den Antillen“, ausgestreut hat.

In der festlich gekleideten Menschenmenge, die sich zu Fuß oder in elegantem Gefährt über die Alameda bewegt, lenken die sonnverbrannten Seekadetten in der kleidsamen Tropenuniform, deren blendendes Weiß das Braun der Gesichter noch mehr hervortreten läßt, die Aufmerksamkeit auf sich. Wohlgefällig mustert der Amerikaner die sehnigen Gestalten; er, der Mann des Sports, weiß stramme Haltung und selbstbewußten festen Schritt zu schätzen. Mitleidig gleitet sein Blick über die engbrüstigen Eingeborenen, denen die Ungunst des Klimas, gepaart mit zügellosen Ausschweifungen, jede Widerstandsfähigkeit geraubt hat.

Die Kreolin wiegt sich auf der palmenbeschatteten Veranda ihres Hauses Kühlung suchend in der Butaka; sie läßt den Fächer sinken und blitzt die jungen Seefahrer aus dunklen Augen an.

Der Festsaal des amerikanischen Klubs ist in ein Lichtmeer getaucht. Schlanke Amerikanerinnen in glänzenden Kostümen, verkörperte Gibsongestalten, glutäugige Töchter Spaniens und graziöse Kubanerinnen bewegen sich in nachlässiger Anmut durch den Saal. Die Gebieter der Insel in tadellos sitzendem Frack mit markanten, glattrasierten Gesichtern, die einstigen Besitzer, gewandt, nervös plaudernd, mit müden verlebten Zügen, deutsche und amerikanische Uniformen, vereinigen sich zu einem bunten Bild.

Mit einem feurigen Twostep setzt die Kapelle ein. Der Fremde fühlt sich gebannt von dem Zauber der graziösen Gestalten, die nach dem Rhythmus der Musik in den mannigfachen Formen des Tanzes dahinschweben.

Wenigen Seekadetten ist die Kunst des Tanzens fremd; mit stillem Neid blicken diese Wenigen auf die Kameraden, in deren Arm die Tochter des Landes sich im Tanze wiegt.

Soweit die Unterhaltung englisch geführt wird, sind die zu überwindenden Schwierigkeiten gering; denn der auf die Anforderungen des praktischen Lebens zugeschnittene Unterricht an Bord, die dauernde Übung in Rede und Gegenrede, befähigt jeden, die ständigen Fragen über Ankunft und Abreise zu beantworten, sich über die Schönheiten von Stadt und Land oder den Dienst an Bord zu äußern, oder ein normales Ballgespräch zu führen. Nicht ganz so leicht fließt die spanische Konversation dahin, wenn die Muttersprache der holden Tänzerin

einziges Gut geblieben ist. Unter den Offizieren der „Hertha“ befinden sich mehrere, denen die spanische Sprache leicht wie die englische von den Lippen fließt. Ihre gesellschaftlichen Erfolge entschädigen sie reichlich für die einst aufgewendete Zeit und Mühe.

Der Seekadett weiß sich zu helfen. In einer Ecke des Saales, durch Palmenwedel halb verdeckt, sitzt ein Pärchen mit heiligem Ernst über den Sprachführer gebeugt; indes er auf die deutschen Worte zeigt, liest Doña Estrella die entsprechende spanische Entgegnung. Ein anderer nimmt unbekümmert um die Umstehenden ein kleines Wörterbuch aus der Tasche und zieht es zu Rat, wenn seine Wissenschaft am Ende ist.

Unermüdlich hat die Musik gespielt und zum Tanz gefordert, unbekümmert darum, daß die Mehrzahl der Gäste aus der drückenden Temperatur des Ballsaals in die Kühle der Nacht geflüchtet ist. — Die parkähnlichen Gartenanlagen pflegen um diese Zeit selten so viele Besucher zu sehen. Spärliche Lampions erhellen die Wege und sind stumme Zeugen manches zärtlichen Händedrucks und leise geflüsterter Abschiedsworte, denn drinnen im Saal intoniert die Kapelle eben die deutsche Hymne, das Zeichen zum Aufbruch.

Die letzten Tage des scheidenden Jahres stehen für die Seekadetten wieder im Zeichen des Dienstes, einmal unterbrochen durch den Besuch des Erzbergwerks der Inagarra Iron Company. — Der Silvesterabend wird festlich begangen. Der Mannschaft hat der getränkekundige Bottelier einen duftenden Punsch gemischt, der auch dem jüngsten Schiffsjungen keinen Schaden anzutun vermag. Das fröhliche Völkchen in der Seekadettenmesse hat sich eine Bowle angesetzt, raucht und singt, hält Vor-

träge und Reden und genießt die Freiheit, die des Jahres letzte Stunde gewährt, in vollen Zügen. Die alte „Drahtkommode", wie der Seemann das Klavier zu nennen pflegt, muß heute ihr Letztes geben. Nachdem ein Paar Seestiefel, etliche Wäschestücke, ein Logbuch und eine Anzahl Bierflaschen, die bei der letzten Musterung in ihrem geräumigen Innern Platz gefunden haben, entfernt sind, erweist sie sich wieder als treue Genossin froher Stunden. Das alte Klavier hat manchen Sturm erlebt; manche Pütz Seewasser hat sich darüber ergossen. Wenn es erzählen könnte, es könnte so mancherlei berichten von Seekadettenleid und Seekadettenfreude. Die Klangfülle und Harmonie der Töne hat im Laufe der Jahre etwas gelitten. Was schadet es? — Der Künstler trommelt auf den Tasten, daß die Saiten klirren, ein paar Mandolinen und Guitarren setzen ein, an möglichst unpassenden Stellen bimmelt das Triangel dazwischen, eine Okarina spielt die zweite Stimme, wenn auch in anderer Tonart, und die große Trommel schlägt den Takt. Irgend eine Melodie ringt sich aus diesem wirbelnden Tongemälde zum Licht und wird von vier Dutzend sangesfreudiger Seekadettenkehlen aufgenommen.

Punkt zwölf Uhr heulen die Sirenen, brüllt die Dampfpfeife und läuten die Schiffsglocken das neue Jahr ins Land. Glückwünsche werden getauscht, die Gläser klingen.

Im Unteroffizierraum in der Vorbatterie schläft Hein Berg, der Korporalschaftsführer der Backbord zweiten Hälfte, den Schlaf des Gerechten. Lautlos, in gebückter Haltung, schleichen wie Indianer auf dem Kriegspfade, gefüllte Gläser in den Händen, die vierzehn Getreuen an die Schlummerstätte ihres verehrten Lehrers. Kundige

Hände lösen den Schlippstek am Fußende des Lagers; ein kurzer Ruck — Hein Berg sitzt an Deck, neben ihm liegen Matratze, Kopfkissen und Wolldecke; mit einer Hand reibt er die Augen, mit der anderen die Stelle, mit der er eben unsanft den Boden berührt. Ein kräftiger Seemannsfluch ringt sich von seinen Lippen; denn das ist ihm in seiner langjährigen Dienstzeit noch nicht passiert, daß ein von ihm, Hein Berg, geschlungener Schlippstek nicht getragen hat. Sollte etwa der Punsch ...., doch gleicht verwirft er den Gedanken wieder. Mißtrauisch blickt er nach dem Haken und — sieht in lachende Gesichter, die sein unfreiwilliges Lager umringen. Stumm, sprachlos starrt er die Missetäter an. In seinem Gehirn kreuzen sich wilde Gedanken: tätlicher Angriff auf einen Vorgesetzten, Mordversuch, mindestens schwere Körperverletzung — schon öffnet er den Mund zu einer fürchterlichen Philippika . . . . „Prost Neujahr, Herr Obermaat! Wir wollen nur gratulieren."

„Prost Neujahr" stürmt es von allen Seiten auf ihn ein. Zwanzig hilfsbereite Hände stellen den Korporal auf die Beine, ein mächtiges Glas wird ihm in die Hand gedrückt, und Hein Berg tut, zwar noch brummend, aber nicht ungern, seinen Quälgeistern Bescheid. — Hein Berg hält viel von seiner Backbord zweiten Hälfte, und die weiß, was sie an ihrem sacksiedegroben, aber im Grunde seines Herzens seelensguten „Hein" besitzt. — Mit schweren Schritten naht der Wachhabende, den das Geräusch im Unteroffizierraum aufmerksam gemacht hat. Wie Geisterspuk ist alles verschwunden, nur Hein Berg steht notdürftig bekleidet da und bringt knurrend seine Hängematte wieder an den alten Platz. Auf die Frage des Wachhabenden brummt er eine unverständliche Antwort.

In der Seekadettenmesse nimmt die Feier ihren Fortgang. Noch einmal gedenkt man an der Jahreswende der Schulzeit, der Einstellung und Ausreise; von der Gegenwart aber fliegen die Gedanken in die rosige Zukunft, die in verklärtem Licht das heißersehnte Portepee und die silbernen Litzen erscheinen läßt.

Das „rise, rise, Seekadetten, zurrt Hängematten!“ des Bootsmannsmaaten der Wache klingt am frühen Morgen wie Posaunen des jüngsten Gerichts in die Ohren der Schläfer; eben noch als stolzer Dolchfähnrich von allen bewundert daheim, jetzt als armer Seekadett in die nackte Wirklichkeit zurückgerissen. Es schmerzt der Kopf, als klopften die Außenbordsreiniger Rost von dem armen Schädel. So bricht der 1. Januar an und leitet das neue Jahr ein, das die Erfüllung so vieler Hoffnungen, aber auch manche bittere Enttäuschung in seinem dunklen Schoße birgt.

„Dort drüben sehen Sie den Plum-Point-Leuchtturm“, fährt der Steuermannsmaat in seinem Vortrag fort über die Ansteuerung von Kingston auf Jamaika und läßt einen Seekadetten das Objekt peilen und die Peilung in die Seekarte eintragen.

„Ist ein paar Jahr her, lag damals mit der »Bremen« in Kingston“, spinnt er sein Garn, „da lief die Jacht »Prinzeß Viktoria Louise« beim Plum-Point auf. War der Stolz der Hamburg-Amerika-Linie. Noch in der Nacht machten wir Dampf auf in allen Kesseln. Bei Tagesanbruch lagen wir draußen. Von See lief hohe Dünung und brandete an der armen »Prinzeß«. Die Leinen waren bald über. Die Jacht ächzte und stöhnte in allen Fugen, als wir steif hievten und anschleppten. War zu spät: die Pumpen konnten drüben das Wasser nicht

7*

halten. Maschinen- und Heizräume liefen voll, konnten eben noch die Feuer unter den Kesseln herausreißen. Der Dampf stand bei uns eine Handbreit über dem roten Strich. Die wackere »Bremen« wartete nur, daß der Maschinentelegraph „Äußerste Kraft" klingeln sollte, hätte die Jacht schon auf tiefes Wasser gebracht. Haben schweren Herzens losgeworfen; auf tiefem Wasser wär das Wrack verloren gewesen. Waren traurige Tage damals: erst die »Prinzeß«, dann das Erdbeben und schließlich »Prinz Waldemar«."

„Also 330°", fährt er unvermittelt fort, als plötzlich der Navigationsoffizier auftaucht, „wieviel beträgt die Mißweisung und die Deviation?"

Ein kleines Garn, wie es der Steuermannsmaat oft und gern zu spinnen pflegte, ist den Seekadetten fast noch interessanter als Sonne schießen, Peilung nehmen, Kurse absetzen und Deviation bestimmen, aber jetzt stürzt sich alles mit fieberhaftem Eifer auf Seekarte und Peilkompaß, schwingt den Sextanten, greift zu Gummi und Bleistift, zu Zirkel und Dreiecken.

„Alle Mann auf! Klar zum Manöver!" — Kurz darauf fällt der Anker im Hafen von Kingston. — Es herrscht eine seltene Ruhe an Bord; die Seekadetten befinden sich zu einem viertägigen Ausflug im Innern der Insel. Die Schiffsjungen sind in Kuttern und Barkassen nach der schmalen Halbinsel Palisadoes hinübergefahren, wo an der der offenen See zugekehrten Seite die traurigen Reste der Jacht und des „Prinz Waldemar" halb versandet liegen.

Nur einer ist an Bord, der mit der wohltuenden Stille sich nicht einverstanden erklären kann: der Bootsmann. Er, dem außer Reinschiff jeder Dienst ein Dorn

im Auge ist, weil er ihm die Leute zur Arbeit entzieht, ist in heller Verzweiflung, wie er das Schiff innen und außenbords in Ordnung bringen soll; nach seinen Äußerungen zu schließen, geht es dem Verfall entgegen. Der Laie zwar würde vergebens irgendwelchen „Dreck" suchen, oder „ehrwürdigen Grünspan" an den Messingteilen. Das Auge des Bootsmanns sieht schärfer. Seit Wochen liegt er dem Ersten Offizier in den Ohren, daß die Farbe außenbords „etwas ausgebessert" werden müsse, er versteht einen vollen Schiffsanstrich darunter — dabei glänzt das schöne Schiff vor Reinlichkeit. Die Außenbordsreiniger in der Bootsmannsgig, wie der Scheuerprahm gern genannt wird, sind trotzdem seit Stunden beschäftigt mit Seifenwasser und Quast imaginäre Flecke von der Bordwand zu entfernen.

Die wenigen Hafentage gehen schnell vorüber; denn der Dienst läßt keine Langeweile aufkommen. Noch schneller sind den Ausflüglern inmitten der tropischen Pracht die Stunden ungebundener Freiheit dahingegangen. Wieder heißt es Abschied nehmen und weiter durch das westindische Inselmeer.

Abends, nach beendetem Dienst, beginnen die schönsten Stunden für den Seekadetten. Man plaudert, spielt oder singt in der Messe. Mit den Kameraden auf der Hütte werden die Erlebnisse des letzten Hafens besprochen. Man liegt oder sitzt an Deck, starrt traumverloren in die vorübergleitende Flut, oder schaut dem Spiel der Möwen zu. Wie dunkelblaue Wolkengebilde heben die Gebirgsketten ferner Inseln sich ab vom Horizont. Tiefer Friede liegt über der See, über die der Passat mit sanftem Flügelschlag dahinstreicht.

An den Cayman-Inseln vorüber und der Isla de

Pinos führt der Kurs des Schiffes durch die Straße von Yucatan aus dem Karibischen Meer in den Golf von Mexiko. Mit östlichem Kurs geht die Fahrt an der Nordküste Kubas entlang, wo eine Kette anmutiger grüner Höhen unmittelbar aus den Meeresfluten emporzusteigen scheint.

Am vierten Tage nach der Abreise von Kingston, nach gleichmäßiger, von Wind und Wetter begünstigter Fahrt, ist Habana erreicht. Die enge Einfahrt ist im Osten durch die Forts Morrow und Cabaña geschützt, die sich malerisch auf steilen Felsen erheben. Das niedriger gelegene Fort Punta schützt die Einfahrt gegen Westen.

Der geräumige Hafen, der für viele hundert Schiffe Platz bietet, erscheint wie ein Marktplatz aller Länder. Jede Nation ist vertreten. Soweit das Auge reicht, eine zahllose Menge Dampfer und Segler von der kleinen Fischerbarke bis zum schmucken Vollschiff. Die schwarz-weiß-roten Farben neben der englischen, russischen, spanischen und belgischen Flagge, neben dem Sternenbanner die Trikolore; zwischen ihnen fliegen die Boote nach allen Richtungen, Ruderboote, Dampfbarkassen, Motorfahrzeuge. Zwischen den Handelsdampfern, deren Ladebäume einen Ballen nach dem andern aus den längsseit liegenden Leichtern in ihrem unersättlichen Innern verschwinden lassen, liegt in vornehmer Ruhe die schlanke Dampfjacht des amerikanischen Milliardärs.

An die Zeiten politischer Unsicherheit und wirtschaftlichen Daniederliegens mahnt das mitten im Hafen liegende Wrack des amerikanischen Kriegsschiffs „Maine", von dem noch ein Teil des Oberdecks mit den Aufbauten aus dem Wasser emporragt. Die Sprengung der

„Maine" durch die Spanier führte 1898 zu dem spanisch-amerikanischen Kriege, der damals die Anerkennung der Republik Kuba unter der Oberhoheit der Vereinigten Staaten im Gefolge hatte und jenen wirtschaftlichen Aufschwung einleitete, der heute Habana zum verkehrsreichsten, bedeutendsten Hafen Westindiens gemacht hat.

In der Nähe des Zollamts macht „Hertha" an einer Boje fest. — Nach Erledigung der vorgeschriebenen Formalitäten wird der Verkehr mit dem Lande freigegeben. — Habana, das seine Viertelmillion Einwohner längst überschritten hat, weiß den Reisenden durch sein eigenartiges Gepräge zu fesseln. Wie im Hafen die Flaggen der seefahrenden Nationen wehen, so hört man in der Stadt alle Sprachen der zivilisierten Welt. Unter der Bevölkerung sind vom reinsten Weiß bis zum tiefsten Schwarz alle Schattierungen vertreten. Um die Mittagsstunden liegen Straßen und Plätze verlassen; aber gegen Abend, wenn mit der sinkenden Sonne die größte Hitze vorüber ist, beleben sich die schönen, breit angelegten Straßen, die mit Denkmälern gezierten Plätze, der Zentralpark, der Prado und der Malecon, die beliebte Promenade am offenen Meer.

Am ersten Sonntag ihres Aufenthalts in Habana stehen die Seekadetten auf den Wällen des Forts Morrow, dessen Befestigungen aus den Zeiten der Spanier sie in Augenschein genommen haben, und blicken auf das Bild zu ihren Füßen: drüben eine lange Felsenreihe, die in das Meer hineinragt, die Bai von Schiffen bedeckt; in der Ferne die Hügel, mit Palmenwäldern gekrönt, und die blauen Berge des inneren Landes. Vor ihnen liegt die Stadt in unbeschreiblich schöner Lage, auf der einen Seite die offene See mit ihren erfrischenden Lüften, auf

der anderen ein hügeliges Kulturland im Reichtum der tropischen Pflanzenwelt.

Die Deutschen Habanas haben es sich nicht nehmen lassen, den Landsleuten Gastfreundschaft zu erweisen. In den festlich geschmückten Räumen des deutschen Klubs sind Offiziere und Seekadetten mit ihren Gastgebern vereint. Es fällt manches deutsche Manneswort, getragen von echt vaterländischer Gesinnung, von dem Stolz mit zu jenen zu gehören, denen das Kriegsschiff im Hafen einen Gruß aus der Heimat bringen soll und die Gewißheit, daß das Vaterland jenseits des Ozeans seiner Kinder in der Fremde nicht vergißt.

Am Morgen des 27. Januar wecken die Klänge des Liedes: „Freut Euch des Lebens" die Schläfer aus ihrer Ruhe und leiten den Geburtstag des Allerhöchsten Kriegsherrn ein. Bei Flaggenparade gehen auf „Hertha" und allen Schiffen deutscher und fremder Nationalität Flaggen und Toppflaggen hoch. An Land prangen die Häuser der Deutschen und die staatlichen Gebäude im Flaggenschmuck. Die Spitzen der Militär- und Zivilbehörden, der deutsche Konsul und die offiziellen Vertreter der fremden Regierungen fahren an Bord S. M. S. „Hertha", ihre Glückwünsche darzubringen.

Kurz vor 12 Uhr ist die gesamte Besatzung auf der Schanze versammelt. Mit kernigen Worten gedenkt der Kommandant der Bedeutung des Tages und erneuert das Gelöbnis unverbrüchlicher Treue zu Kaiser und Reich. Drei Hurras brausen über das Wasser. In den letzten Ruf donnern die Geschütze der „Hertha" und des Fort Cabaña den Kaisersalut. — Zahlreiche Vertreter der deutschen Kolonie haben sich nachmittags zur Teilnahme an der Geburtstagsfeier an Bord eingefunden. Auf dem

Mitteldeck ist die Bühne aufgeschlagen, auf der patriotische Bilder, mit humoristischen Aufführungen wechselnd, und turnerische Leistungen zur Darbietung gelangen. In der Kombüse waltet der Botteller seines Amts und mischt das Festgetränk, dessen Duft schon jetzt verräterisch über das Deck hinzieht. Ein Ball im deutschen Klub beschließt den Tag.

In den Nachmittagsstunden des nächsten Tages wirft der Kreuzer von der Boje los und dampft, von den besten Wünschen der Zurückbleibenden geleitet, seinem neuen Bestimmungsort, den Bermuden entgegen.

Zwölftes Kapitel.

Auf der Heimreise.

Der Reiseplan sieht den Besuch der Bermuden, Azoren und Vigos vor, doch sollen diese Etappen nur der Kohlenergänzung und dem Postaustausch dienen. — Nach den Liedern zu urteilen, die Matrosen und Schiffsjungen unter der Back in schwermütig schleppender Weise singen, muß die Sehnsucht nach der Heimat und dem teuren Vaterhaus ins Ungemessene gestiegen sein. Bei den Seekadetten mischt sich in die Freude der Heimkehr doch eine leichte Sorge vor dem näher rückenden Examen.

Noch einmal zeigt sich dem aus Westindien scheidenden Schiff, das so lange in den sonnendurchglühten Gewässern der Antillen geweilt hat, das Meer in seiner ganzen Pracht. Leise rauscht die See an der Bordwand. Wie in flüssiges Silber getaucht, leuchten die weißen Wellenkämme fern und nah im fahlen Vollmondschein. —

Der Mond geht unter. Die Sterne glitzern wie daheim in eisiger Frostnacht.

Fern am Horizont Wetterleuchten. Für Sekunden erscheinen Himmel und Wasser in ein Meer von Licht getaucht, dann wieder schwarze Nacht; nur flimmernde Sterne und leuchtendes Meer. Gegen Morgen bedeckt sich der Himmel. Als die Seekadetten zu den morgendlichen Freiübungen an Deck kommen, schauen sie statt des lachenden Tropenhimmels einen grauen Wolkenschleier ringsum. Grau liegt das Meer. Kurze Windstöße pfeifen über die Oberfläche hin und scheuchen es aus seiner trägen Ruhe. Gischt sprüht an Deck. Weiße Schaumstreifen tragen die Wellen. Von Backbord rollen hoch die Wasserberge heran; schwer holt der Kreuzer über unter der Wucht der anprallenden See.

Prüfend mustert der Artillerieoffizier die Zurrings der Geschütze, ob sie genügend gegen Schlechtwetter gesichert sind. Der Erste Offizier läßt die Zurrbrooken der Decksboote nachsetzen, damit keines durch die heftigen Schlingerbewegungen aus den Klampen gerissen wird. — Der Aufenthalt auf der Back, den Außendecks und der Schanze wird wegen der überbrechenden Seen verboten. An Oberdeck werden Strecktaue gezogen.

Statt des routinemäßigen Geschützexerzierens haben die Seekadetten theoretischen Unterricht in der Messe. Dem Artillerieoffizier sind während seiner langen Seefahrtszeit die nötigen Seebeine gewachsen; unbekümmert um den schwankenden Boden schreitet er vor seinen Hörern auf und ab und trägt über die Geheimnisse des Bremszylinders der schweren Geschütze vor. Er scheint kaum zu bemerken, daß ein schlecht verschlossenes Spind sich aufgetan hat und seinen Inhalt in die Messe ergießt.

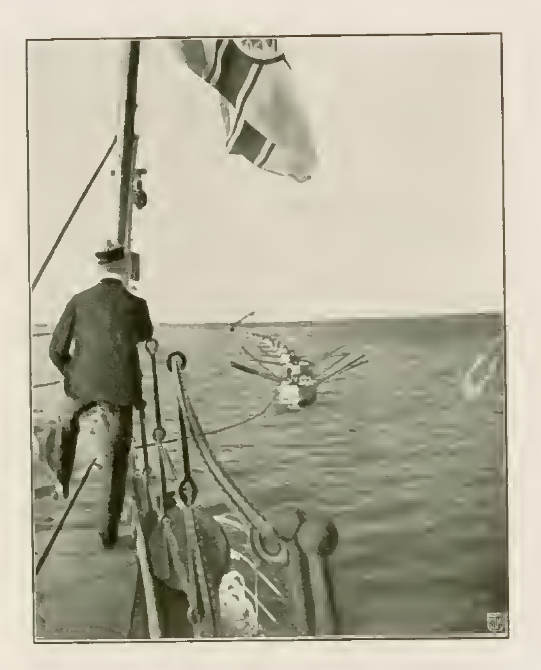
Praktische Navigation
(S. 79)



In der kleinen Messe
(S. 97)



Dünung
(S. 106)



Alle Boote klar!
(S. 90)

Mit entsetzten Blicken sieht der glückliche Besitzer die frisch geplätteten Oberhemden, Stiefel und Bücher in lieblichem Durcheinander an Deck. Die herzlosen Kameraden bringen es fertig zu lachen, während er mühsam Stück für Stück zusammensucht und sorgfältig in die Fächer staut.

In der nächsten Stunde sind schriftlich in englischer Sprache die Eindrücke des letzten Hafens zu schildern. Beide Ellbogen breit aufgestützt, mit den Füßen wenn möglich die Tischbeine umklammernd, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren, halten die künftigen Seehelden mit der Linken das Tintenfaß, mit der Rechten den Federhalter und bringen in mehr oder minder flüssigem Englisch ihre Erlebnisse zu Papier.

In das Geräusch der kritzelnden Federn und das leise Geflüster, wenn der Sprachunkundige bei dem Nachbar eine geistige Anleihe zu machen sucht, in das Knarren der Tische und Bänke, in das Rauschen der See mischt sich plötzlich ein donnerndes Gepolter, daß der Seekadett in der Ecke vor Schreck das verbotene Lexikon fallen läßt; eine besonders heftige Schlingerbewegung hat das Klavier von seinen Banden befreit, und nun saust es, jeder Neigung des Bodens folgend, von Backbord nach Steuerbord und von Steuerbord nach Backbord. Mit Hängematten gelingt es, die alte Drahtkommode, die sich ihrer Freiheit zu freuen scheint, unschädlich zu machen.

Man schreibt Anfang Februar. Die Inselgruppe der Bermuden kommt in Sicht. Wenn sie auch nicht zu Westindien zu rechnen ist, so bildet sie doch infolge ihrer Lage und Beschaffenheit einen Schutz- und Wachposten der englisch-westindischen Kolonien. Der Hafen von Hamilton, den das Schulschiff ansteuert, ist wohl imstande

einer Flotte Zuflucht zu gewähren und als Operationsbasis kriegerischer Unternehmungen zu dienen.

Vom Meere aus gesehen, gewähren die drei- bis vierhundert Inseln und Inselchen, zum größten Teil unbewohnt, mit ihrer frischen Vegetation einen reizenden Anblick. Das Wasser in den Buchten und Creeks, von denen sie durchschnitten werden, ist klar und durchsichtig. Den malerischen Eindruck des Bildes zu erhöhen trägt nicht wenig die seltsame Formation und Gruppierung der Inseln und Landzungen bei.

Bei dem Gibbs Hill-Leuchtturm kommt der Lotse an Bord und bringt das Schiff sicher an den zahlreichen Klippen und Untiefen vorüber in den schützenden Hafen. Fort Viktoria erwidert den gefeuerten Salut.

Neben dem bereits eingelaufenen Schwesterschiff „Victoria Louise“ geht „Hertha“ zu Anker. — Die Zahl der Signalkadetten wird sofort auf beiden Schiffen erhöht, die Tag und Nacht sich ablösend Wache gehen. Bei Tage wollen die hinüber- und herüberfliegenden Winksprüche und Flaggensignale kein Ende nehmen, und nachts kommen die Morselaternen und die bunten Lichter des Nachtsignalapparats nicht zur Ruhe. — Da die Ausbildungszeit sich ihrem Ende nähert, bleibt keine Sekunde unbenutzt.

Alles soll der Seekadett von Grund auf kennen lernen, damit er in späteren Jahren weiß, was er befehlen und verlangen darf. Gerade die Schwierigkeiten und Härten des Dienstes bleiben ihm so wenig erspart wie dem Arbeit gewohnten Matrosen und Heizer. Nicht jeder hat sich den Anforderungen des Seelebens gewachsen gezeigt, trotz der sorgfältigen Auslese bei der Einstellung, und hat, wenn auch gegen seinen Wunsch, schon vorzeitig die Heimreise antreten müssen.

Einem Seekadetten hat Oberleutnant S......... heute eröffnet, daß in der Sitzung bei dem Kommandanten so ungünstig über ihn geurteilt wurde, daß seine Ausschließung von der Fähnrichsprüfung beschlossen sei. Sein gänzlicher Mangel an gesellschaftlichen Formen, trotz aller Erziehungsversuche von Kameraden und Vorgesetzten, ließen sein weiteres Verbleiben in der Marine nicht wünschenswert erscheinen.

Die gesellschaftlichen Verpflichtungen im In- und Ausland verlangen ein gewisses Maß gesellschaftlicher Formen, deren Grundlage stets eine gute Kinderstube bildet; jeder Seekadett repräsentiert im Ausland die Marine und im engeren Sinne den Nachwuchs des Seeoffizierkorps. Ohne gesellschaftliche Bildung und sehr gute Erziehung kann der junge Offizieranwärter in seinem neuen Kreis nie festen Fuß fassen und sich wohlfühlen.

Ein Mangel an Erziehung kann durch keinerlei Kenntnisse aufgewogen werden; denn wie kann jemand, dem diese Grundlage fehlt, selbst als Erzieher auftreten? Und gerade erzieherische Tätigkeit verlangt der Beruf schon von dem jungen Vorgesetzten und steigert diese Anforderungen von Jahr zu Jahr.

Einem anderen ist wegen Unverträglichkeit und Unkameradschaftlichkeit nahe gelegt worden, einen anderen Beruf zu ergreifen; der Beruf des Seeoffiziers erfordert eben ein Zusammengehen, ein Handinhandarbeiten, Kameradschaft im weitesten Sinne des Wortes. Nur dann kann die Arbeit Früchte tragen, wenn Vorgesetzte und Untergebene sich klar sind, daß sie alle mitarbeiten an demselben großen Werk, daß jeder seine persönlichen Interessen denen der Gesamtheit unterordnen muß. Man denke an die kleine Messe eines Auslandskreuzers oder

Kanonenboots: Da sind die Kameraden für Jahre aufeinander angewiesen, oft unter dem mörderischen Einfluß des Tropenklimas. Hier würde ein einziger Offizier, dem treue Kameradschaft zu halten nicht etwas Selbstverständliches geworden ist, den übrigen das Leben zur Hölle machen. Ein schlechter Kamerad kann kein guter Soldat sein. —

Das stürmische unfreundliche Wetter gibt der Stadt Hamilton ein unliebenswürdiges Gepräge. Der Spaziergang über die zahlreichen Inselchen, die untereinander durch schmale Brücken und Stege verbunden sind, ist eigenartig; interessant und lehrreich bleibt der Besuch des in unterirdischen Gewölben angelegten Aquariums, das die Bewohner des Meeres in seltenen Prachtexemplaren zu einer sehenswerten Sammlung vereinigt hat.

Ohne großes Bedauern scheiden die Kreuzer, als nach einigen Tagen die Bunker aufgefüllt sind und der fällige Dampfer seine Postsäcke abgegeben hat. „Hertha" setzt den Richtungswimpel, „Victoria Louise" folgt in reglementmäßigem Abstand im Kielwasser. Einer Verabredung der Kommandanten gemäß wird eine Probe auf die Leistungsfähigkeit der Seekadetten gemacht; denn die eigentliche praktische Ausbildung hat ihr Ende erreicht.

Die See ist ziemlich unruhig. Die Schiffe schlingern stark. Auf dem Führerschiff gehen Signale hoch. Seekadetten halten die Flaggleinen besetzt und heißen nach Anweisung des Signaloffiziers Gegensignal und Antwort. Am Ruder, an Maschinentelegraphen, Fahrtbällen, Schwenkflaggen, am Schallrohr nach der Zentrale, wo die Reservekommandoelemente, Kuppelungen und Schaltungen, gegen feindliche Treffer geschützt, untergebracht sind, in der Rudermaschine, vor den Feuern, am

Manövrierventil der Hauptmaschinen und in der elektrischen Anlage, überall sind Seekadetten am Werk.

Ein Kommandowort folgt dem anderen. Der Rudergänger hat es nicht leicht bei dem stark arbeitenden Schiff Kurs zu halten oder im Kielwasser des Vordermanns zu bleiben. Befehle über Befehle klingeln die Telegraphen zur Maschine. Kaum hat der Seekadett am Manövrierventil der Schraube die befohlenen Umdrehungen gegeben, kommt ein neuer Befehl: „Äußerste Kraft!" Zischend strömt der Dampf durch die voll geöffneten Ventile in die Zylinder und verrichtet sein gigantisches Werk. „Mehr Dampf" klingelt der Heizraumtelegraph hinüber zu den Kesseln. Im Schweiße ihres Angesichts arbeiten dort Seekadetten, die Feuer hochzuhalten, damit der Dampf trotz der gewaltigen Arbeitsleistung der Schrauben nicht unter den roten Strich falle. Der rote Schein aus den Feuerungen bestrahlt kohlengeschwärzte nur mit Hemd und Hose bekleidete Gestalten in fieberhafter Tätigkeit; der Ehrgeiz treibt sie es den Berufsheizern gleichzutun.

Der künftige Offizier, der später durch sein Kommandowort diesen komplizierten Mechanismus in Gang setzen soll, muß wissen, wie und wo die Rädchen des Getriebes ineinandergreifen; darum lernt er an jeder Stelle, wie eine Arbeitsleistung aus der anderen sich ergibt, unter welchen Voraussetzungen die Materie dem Willen des Menschen gefügig ist, ihre Eigenschaften und die Kräfte, die ihre Bedienung erfordert.

Als es dämmert, geht der Richtungswimpel nieder. Statt seiner weht das Signal „Glückliche Heimkehr!" Die Schiffe trennen sich, bleiben aber die ganze Nacht durch Scheinwerfersignal in Verbindung.

Bei dem kurzen Besuch von Ponta Delgada, das den

Seekadetten nicht mehr unbekannt ist, werden mit dem brasilianischen Dreadnought „Minas Geraes“ die offiziellen Besuche getauscht und die Kohlenbunker aufgefüllt.

Es ist, als ob die Tropen dem scheidenden Schiff den Abschied recht leicht machen wollen. Naß und kalt ist und bleibt es. Dazu bläst Gott Äolus aus vollen Backen, daß der Signalmaat der Wache Windstärke 11, Seegang Stärke 10, in das Schiffsjournal einzutragen sich genötigt sieht.

Der Wachoffizier, der zur Übernahme der Mittelwache aus süßen Träumen geweckt wird, schimpft vernehmlich über das S . . wetter draußen. Mit hohen Gummistiefeln, angetan mit dem schweren Wachmantel, den der Bursche am Abend vorsorglich in die Ecke gelehnt hat, Ölzeug darübergezogen, stapft er auf die Brücke. Nicht gerade verbindlich übernimmt er die Wache. Um so liebenswürdiger übergibt ihm der Kamerad den Dienst, Stand von Barometer und Thermometer, Kurs und Fahrt, in Sicht befindliche Schiffe und Feuer, das Nachtbefehlsbuch des Kommandanten und die Anordnungen des Ersten Offiziers für den morgigen Dienst. Mit freundlichem Gruß überläßt er den Kameraden oben seinem Schicksal, flößt seinem erstarrten Körper in der Messe schnell einen wärmenden „Portswein“ ein, wie der marinetechnische Ausdruck lautet, und schlüpft in die Koje. Jener oben starrt festen Blicks in die schwarze Nacht. Regen und Seewasser peitscht der Sturm ihm ins Gesicht. Der Verantwortung für Schiff und Besatzung sich bewußt, hält er treue Wacht. Langsam schleichen die Stunden dahin.

Das sonst so sonnige Vigo liegt da in trübem Grau. Naßkalte Witterung, schwere Regenwolken taugen nichts für Spaniens Städte. Vielleicht ist es gut so, daß Stadt



Posten Rettungsboje (S. 110)

Fähnrichswohnzimmer (S. 120)

In der Maschine (S. 111)

Vor den Feuern (S. 111)

und Land so wenig zum Landgang locken, daß nicht wie sonst buntgekleidete Sänger und Sängerinnen längsseit des Schiffs zu Mandoline und Guitarre ihre verführerischen Weisen erklingen lassen. Es scheint, als ob die Natur sich mit seltenem Zartgefühl der Stimmung an Bord hat anpassen wollen.

Nach Bekanntgabe der Examensbestimmungen, die darin gipfeln, daß jede Benutzung unerlaubter Hilfsmittel mit Ausschluß von der Prüfung bestraft wird, ist die Anfertigung der schriftlichen Arbeiten in Angriff genommen. Sehr schnell füllen sich bei den meisten die weißen Bogen; denn die von der Inspektion des Bildungswesens gestellten Themen verlangen nichts Unmögliches. Selbst wenn eine Aufgabe keine glänzende Lösung findet, hat der Examenskandidat kaum Grund zu herzbeklemmenden Befürchtungen wie einst in den Tagen des Abiturs; das Urteil über praktische Leistungen und Diensttüchtigkeit hat der Vorgesetzte sich längst gebildet, und dies gibt den Ausschlag, wenn in der Theorie eine Entgleisung erfolgt.

Verpackt und versiegelt treten die schriftlichen Erzeugnisse der Seekadetten die Reise zur Inspektion des Bildungswesens an, die die Durchsicht und Beurteilung durch besonders kommandierte Offiziere und Lehrer veranlaßt. Durch diese Einrichtung wird ein unbefangenes Urteil sichergestellt. Erst bei der mündlichen Prüfung in Kiel lernt der Prüfende den Verfasser der schriftlichen Arbeit kennen und gibt ihm Gelegenheit, die zutage getretenen Mängel auszugleichen. — Nach drei Tagen schweren Kopfzerbrechens ist die schriftliche Prüfung beendet.

Da nach dem Eintreffen in Kiel eine Besichtigung

von Schiff und Besatzung durch den Inspekteur stattfindet, werden die Hafentage zu Alle-Mann-Manövern und Rollenexerzitien benutzt.

An Land sind die letzten Einkäufe erledigt. In den Spinden und Kasten hat sich schon ein stattliches Häufchen großer und kleiner Pakete angesammelt, Geschenke für Eltern und Geschwister, den Freund und Nachbars Töchterlein. Wie sie staunen werden, wenn der junge Weltreisende seine Schätze enthüllt! Der Seekadettenoffizier hat zwar immer vor größeren Ausgaben gewarnt und behauptet, daß die meisten Sachen in der Heimat billiger und besser hergestellt würden und gerade die absonderlichsten Dinge drüben unverkennbar den Stempel made in Germany trügen. „Die Worte hör ich wohl, allein es fehlt der Glaube", hat der Seekadett gedacht und mit dem Tatendrang der Jugend seine Erfahrungen selbst machen wollen.

Das Einkommen des Seekadetten ist nicht groß und gestattet auch mit dem pflichtgemäßen elterlichen Zuschuß weder Luxus noch Wohlleben. Aber berechtigten Ansprüchen genügt es völlig. Man sieht ungern, wenn dem Sohn aus reichem Hause zu große Mittel zur Verfügung stehen; ihn führt das Ausland mit seinen Lockungen leichter auf Abwege als den weniger bemittelten Kameraden.

Lustig flattert der Heimatwimpel im Winde, als „Hertha" den letzten Auslandshafen verläßt. Sehr bald kommt bei dem diesigen Wetter die spanische Küste aus Sicht. Am Abend nimmt die Biskaya den Kreuzer auf. Es steht lange Dünung in diesem Wetterwinkel des Atlantik, doch die hier heimischen Stürme scheinen von ihrem letzten Toben noch auszuruhen. Vereinzelte Dampfer

und Segler werden gesichtet. Erst im Kanal wird der Verkehr lebhafter. Die gefürchteten Nebel bleiben aus. Ohne sonderliche Zwischenfälle werden Terschelling und Borkum-Riff-Feuerschiff passiert. Die Kälte hält an. Zu jedem Dienst an Deck tragen die Seekadetten den wollenen Sweater unter der Arbeitsbluse.

Das schwarzblaue Wasser der Nordsee beginnt gelb zu werden. Die weißlich-grünen Wellenkämme nehmen eine schmutziggraue Färbung an. Man nähert sich den Mündungen der deutschen Flüsse. Mächtige Eisschollen führt der Elbstrom mit sich. — Bei Elbe I kommt der Lotse an Bord. Der Navigationsoffizier hat in den letzten Tagen und Nächten nur für kurze Stunden die Brücke verlassen können. Es war keine leichte Aufgabe für ihn, nur mit Hilfe der Lotungen und Stromkarten dauernd den Schiffsort zu bestimmen; nur selten traten Sonne und Sterne aus dem dichten Gewölk hervor, um der astronomischen Besteckrechnung zu dienen. Die Anwesenheit des Lotsen entbindet den Navigationsoffizier jedoch nicht von seiner Verantwortung.

Querab von Cuxhaven setzt heftiges Schneetreiben ein, ein unfreundlicher Willkomm, den die Heimat den Heimkehrenden bereitet. Der Leutnant der Wache ist auf der Back aufgezogen, um nach den schwer auszumachenden Fahrwasserbojen Ausguck zu halten. Von dem Flutstrom getragen dampft „Hertha“ mit langsamer Fahrt stromaufwärts. Oberhalb Cuxhaven werden zu Anker liegende Finkenwerder Fischerfahrzeuge passiert, die dort den Wechsel der Tide abwarten, um mit der Ebbe die offene See zu gewinnen. Ihr schweres Gewerbe treibt sie bei jedem Wetter hinaus; die schwergebauten Fahrzeuge, von ernsten Männern geführt, vermögen Wind und Wellen

zu trotzen. Wenn aber im Frühjahr und Herbst die schweren Stürme daherziehen, wenn hohl die See über die Watten läuft und tosend an den friesischen Küsten brandet, dann trägt der Wind manche Trauerbotschaft zu dem kleinen Fischerdörfchen an der Elbe.

Das Schneetreiben hat nachgelassen und dann ganz aufgehört. Das Thermometer zeigt einige Grade unter Null. Mit elegantem Bogen gewinnt „Hertha" die Einfahrt und dampft in die Schleuse von Brunsbüttel ein. Die Festmachetrossen sind mit einer Eisschicht überzogen. Auf der Back arbeiten die Schiffsjungen, auf der Schanze die Seekadetten mit den schweren Leinen. Der praktische Dienst hat die Hände gehärtet, die Muskeln gestärkt; da schliert die Leine nicht, die Dutzende kräftiger Fäuste gepackt halten.

Der Navigationsoffizier geht unter Deck um einen tiefen Schlaf zu tun. Er merkt nicht mehr, wie das Schiff die Schleuse verläßt und durch den Kanal dampft. — Der Bootsmann mit seiner seemännischen Garde, den Außenbordsreinigern, streicht die Funkenstengen. Die Hochbrücke von Grünental kommt näher und näher. Es scheint, als ob die Masten an dem mächtigen Bauwerk über ihnen brechen müßten. Jeden Augenblick können die eisernen Träger an der Vorstenge anliegen. Schon erwarten die Neulinge das Springen der Stagen, das krachende Splittern der Stenge zu hören, da hebt sich die Brücke höher und höher und schwebt in sicherem Abstand über den Toppen hin.

Das holsteinische Land deckt tiefer Schnee. Neugierig lugen die Giebel der vereinzelt daliegenden Gehöfte unter ihrer weißen Hülle hervor. Die Pfeife im Munde, die Hände tief in den Hosentaschen, schauen die Männer

am Ufer das lautlos vorübergleitende Kriegsschiff. Frauen und Kinder mit vor Kälte geröteten Gesichtern schwenken Tücher zum Gruß.

Es dunkelt. Tausende von Lichtern flammen plötzlich zu beiden Seiten des Kanals auf und weisen den Weg. Die Jugend von Rendsburg hat sich trotz der späten Abendstunde eingefunden und begrüßt lärmend das Schiff. Im Audorfer See wird geankert.

Fleißige Hände regen sich am nächsten Tage alles in besichtigungsmäßigen Zustand zu bringen. Die Malwut bricht aus und nimmt bedenkliche Dimensionen an. Wer einen Pinsel erwischen kann (Quast heißt der technische Ausdruck), malt darauf los. Kringelchen in allen Farben werden an den unmöglichsten Stellen angebracht, so daß oft der Erste Offizier mit einem heiligen Donnerwetter den irregeratenen Schönheitssinn in die richtigen Bahnen leiten muß. — Nachdem alle Vorbereitungen getroffen sind und hafenklar gemacht ist, wird die Weiterfahrt angetreten. Bootsmann und Wachtmeister mit ihren Maaten können mit dem Erfolg der Arbeit zufrieden sein; denn nach Ansicht des Ersten Offiziers ist das Schiff „beinahe" sauber. Und das sagt viel.

„Drei Hurras für die heimkehrenden Kameraden!" schallt es von den im Hafen liegenden Schiffen der Hochseeflotte zu S. M. S. „Hertha" herüber, deren Besatzung, in Musterungs-Divisionen angetreten, nach dem Kommando des Ersten Offiziers jeden Gruß erwidert. — Mit dem Fallen des Zeitballs, pünktlich um 12 Uhr, liegt der Kreuzer der alten Marineschule gegenüber an der Boje und feuert für die Flagge des Generalinspekteurs der Marine, die drüben auf dem Schloß weht, den vorgeschriebenen Salut.

Am folgenden Morgen, dem Tage der Besichtigung, strahlender Sonnenschein. Der Inspekteur ist in rosigster Laune. Alles klappt vorzüglich. Man hat gearbeitet draußen, auch wenn die Tropensonne niederbrannte und hohe See den Dienst erschwerte. Heute ernten Offiziere und Mannschaften die Früchte ihrer Tätigkeit.

Den Kopf voller Urlaubsgedanken muß der Seekadett in den nächsten Tagen einer hohen Prüfungskommission Rede und Antwort stehen. Was er im Laufe eines Jahres an praktischen Arbeiten gelernt hat in Navigation oder Seemannschaft, in Heizraum und Maschine oder am Geschütz, es bleibt ihm nichts erspart. — Auch diese Tage nehmen ein Ende.

Der Raum unter der Hütte füllt sich mit Koffern und Kisten. Der letzte Abend an Bord des Schulschiffs bricht an. Noch einmal sieht die Messe Offiziere und Seekadetten vereint. Die Seekadettenkapelle, die so oft dem Frohsinn gedient hat und in schweren Stunden trübe Gedanken verscheuchte, tritt zum letzten Mal zusammen und spielt die bekannten Lieder.

Man hat das wackere Schiff liebgewonnen, das so treu durch Sturm und See nach fernen Ländern den Jüngling getragen, und Dankbarkeit gegen die Vorgesetzten, das klingt aus den Worten heraus, die der Älteste zum Abschied spricht. —

Ihr glücklichen Augen,
Was je ihr gesehn,
Es sei wie es wolle:
Es war doch so schön.

Dreizehntes Kapitel.
Marineschule.

In die Tage des Urlaubs fällt die sehnlichst erwartete Beförderung zum Fähnrich zur See. In dem stolzen Bewußtsein, die erste Stufe zum Admiral erklommen zu haben, trägt der Glückliche die Abzeichen seiner neuen Würde. Wie etwas Selbstverständliches, ihm Gebührendes, nimmt er die Glückwünsche der Bekannten entgegen. Die nächste Nummer des Kreisblättchens setzt durch eine ausführliche Notiz die Mitbürger von dem Geschehenen geziemend in Kenntnis. Im Grunde seines Herzens ist der Vater stolz auf den Herrn Sohn; nur die unverkennbaren Anzeichen eines leichten Größenwahns machen ihm an dem Jungen Sorge. Ein zufällig auf Urlaub weilender älterer Seeoffizier zerstreut seine Bedenken; auch er ist einst ohne ersichtliche Veranlassung in Lackstiefeln, Glacéhandschuhen, röllchenartig hohen Kragen und — wie es damals üblich war — meterlangen Dolchstandern herumgelaufen. Das gibt sich wieder.

Es hat sich schon gegeben am Tage des Einzugs in die Marineschule; zwölf lange Monate wieder die Schulbank drücken zu müssen, will hart erscheinen nach der goldenen Schulschiffszeit.

Die Erbauer der Marineschule sind sehr auf das Wohl ihrer künftigen Insassen bedacht gewesen. Fern den rußgeschwängerten Dünsten und dem Getriebe der Stadt, auf waldiger Höhe, ist das neue Heim erstanden. Hell und lustig sind die Räume, die Messen und Hörsäle.

Je vier bis sechs Fähnriche haben ein Wohn- und Arbeitszimmer gemeinsam, daneben den Schlafraum mit anschließendem Wasch- und Badezimmer. Elektrische Beleuchtungskörper und Dampfheizung erhöhen die Wohnlichkeit. Schier nicht enden wollende Korridore durchziehen das Gebäude und verbinden den Wohn- mit dem Unterrichtsflügel. Die Wohnräume der Inspektionsoffiziere, sehr einfach aber geschmackvoll eingerichtet, liegen zwischen den Fähnrichsquartieren. Reich ausgestattete Modellsäle geben einen umfassenden Überblick über die während des Schuljahres zu behandelnde Materie. Die Turnhalle, besser Turnsaal genannt, genügt den Ansprüchen des verwöhntesten Turners und allen Anforderungen der Hygiene. Fünf Tennisplätze, ein als Hindernisbahn und Sprunggarten hergerichtetes Grundstück und ein Golfplatz bieten herrliche Gelegenheit zu sportlicher Betätigung. Lese-, Billard- und Musikzimmer sorgen für Unterhaltung.

Der Aussichtsturm, der das Gebäude krönt, gewährt einen weiten Blick nach allen Richtungen der Windrose. Weithin zieht sich die Förde. Ein einziger Dampfer durchfurcht das stille Wasser. Noch ist das weite Land nicht aus seinem Winterschlaf erwacht, noch liegen die Ufer kahl und tot; doch die schwarzen schweigenden Wälder lassen ahnen, welche Pracht der Frühling ins Leben rufen wird.

Drüben, wo die Ufer der Förde zusammenschließen, liegt die uralte See-Handelsstadt Flensburg, von der schon vor Jahrhunderten die Chronisten rühmend berichteten. Aus der Ferne schweift der Blick zurück und schaut die mit dem Wachsen der Marine entstandenen Anlagen, das Schiffsjungenschulschiff, das dazugehörige

Wohn- und Lazarettschiff, das Torpedoschulschiff mit seinen Tendern, die Maschinenhallen und Wohngebäude.

Auf der Terrasse vor der Marineschule steht das Standbild Seiner Majestät des Kaisers, in Erz gegossen. Eine breite Freitreppe führt zum Bootshafen hinunter. Die Ganter- und Falterboote, handige Wulstkieler, die weißgestrichenen Kutter und winzigen Dingies liegen dort an ihren Pfählen. Regungslos schwimmen die 12 m-Jachten „Jutta" und „Carlota" auf tiefem Wasser an der Boje.

In der Turnhalle werden die Namen der Fähnriche verlesen. Die Verteilung auf die Inspektionen und die Zugehörigkeit zur Kompagnie wird bekannt gegeben. Die Inspektionsoffiziere weisen ihren Gruppen die ihnen bestimmten Quartiere an. Der erste Tag bleibt für das Einräumen frei; man bemerkt mit Vergnügen, daß die großen Spinde genügend Raum bieten, bedeutend mehr als an Bord. Die Fähnrichsburschen melden sich bei ihren neuen Herren kommandiert.

Der festgesetzte Stundenplan regelt den Dienst. In acht Parallelklassen wird der Unterricht erteilt, pünktlich um 7 Uhr beginnend mit kurzen Zwischenpausen bis 12 Uhr. An den täglichen Appell schließt sich die Mittagsmahlzeit. Der Nachmittag ist für Bootsdienst, Sport, Turnen und Fechten vorgesehen. Anschließend an das Abendbrot findet Arbeitsstunde statt.

Grundsatz bei der Verpflegung, die hier in Händen eines bewährten Ökonomen liegt, ist kräftige Kost bei möglichster Einfachheit. Die Inspektionsoffiziere und unverheirateten Lehrer nehmen im Speisesaal an der gemeinsamen Mittagstafel teil. Da die freie Bordverpflegung nach den geltenden Bestimmungen bei Landkom-

mandos in Fortfall kommt, werden die Kosten des Unterhalts durch den in den Eintrittsbedingungen geforderten Sonderzuschuß bestritten.

Die Kleiderwirtschaft unterliegt einer Aufsicht durch die Inspektionsoffiziere, die aber nicht in einer Art Bevormundung ausgeübt wird. Der Vorgesetzte überzeugt sich nur, daß der Fähnrich mit den der Kleiderkasse überwiesenen Beträgen hauszuhalten versteht und diese Mittel nicht überschreitet; anderseits wird durch gelegentliche Musterungen die Vollzähligkeit und Beschaffenheit der vorgeschriebenen Ausrüstung geprüft.

Der Unterricht ist lediglich ein Weiterarbeiten auf der auf dem Schulschiffe geschaffenen Grundlage oder eine theoretische Ergänzung der dort gewonnenen praktischen Fertigkeiten. Die zahlreich für alle Unterrichtsfächer vorhandenen, bis in das kleinste ausgearbeiteten Modelle und die übersichtlich gegliederten Darstellungen ermöglichen auch dem weniger Begabten dem Unterricht zu folgen. Aufmerksamkeit und rege Teilnahme im Hörsaal, ein wenig Fleiß in der Arbeitsstunde, dann fallen die anfangs schier unüberwindlichen Schwierigkeiten in nichts zusammen.

Maßgebend für die Wahl und den Umfang des vorzutragenden Stoffs sind die Ansprüche, die die Front an den späteren Offizier stellt, und die Grundlagen, die für seine spätere Verwendung in Spezialstellungen unerläßlich sind. Für die Gesetze der Mechanik, die Lehre von der Elektrizität, von Wärme und Licht, muß der werdende Seeoffizier sich ein offenes Verständnis aneignen; als Funken-, Signal- oder Artillerieoffizier steht die Elektrotechnik mit ihren Hilfswissenschaften in seinem Dienst, um Energiestöße als Nachrichten durch den Äther zu senden,

die Scheinwerfer spielen zu lassen oder die Geschütze nach seinem Willen zu richten. Wer in einem modernen Linienschiff die mächtigen Kabelbündel gesehen hat, die möglichst gegen feindliche Treffer geschützt gelagert sind, und weiß, welchen verschiedenartigen Zwecken sie dienen, hat das Nervensystem des Kolosses geschaut. Will er die geheimnisvollen, unsichtbaren Kräfte meistern, Maß und Weg ihnen geben, muß er die Gesetze kennen, denen sie folgen.

Auf dem Schulschiff lernte der Seekadett an Schraubstock und Schmiedefeuer die Bearbeitungsweisen des Rohstoffes kennen. Jetzt lernt er, wie der Wille des Menschen das Material zusammenfügt, wie auf dem Schnürboden der Werften die Form festgelegt wird, die sich später zu seinem künftigen Werkzeug, dem Kriegsschiff, zusammenschließt.

Bei dem ersten Direktionsappell weist der Direktor der Marineschule die Fähnriche zur See auf ihre neuen Pflichten hin und erinnert an den Tag, wo Seine Majestät der Kaiser den stolzen Neubau seiner Bestimmung übergab und die markigen Worte, die der Allerhöchste Kriegsherr an die damaligen Insassen gerichtet:

„Ich will bei Meinem ersten Besuche in der neuen Marineschule an die jetzigen Schüler, aber auch an alle nachfolgenden einige Worte richten über den Seeoffiziersberuf und über die Aufgaben bei der Erziehung des Offizier-Nachwuchses.

Ich brauche nicht zu betonen, wie sehr Mir das Seeoffizierkorps, dessen Uniform Ich trage, ans Herz gewachsen ist. Ich kenne es von Meiner frühesten Jugend an. Ich habe es schätzen gelernt in seinen vortrefflichen Leistungen in der Führung Meiner Schiffe im In- und Auslande und bei der ganzen Entwicklung der Marine.

Ich liebe den Beruf, den Sie, Meine jungen Kameraden, sich gewählt, und Ich habe volles Empfinden für alles das Schöne und Stolze, was Ihnen dieser Beruf, namentlich in den frühzeitig erreichten selbständigen Stellungen, bietet.

Aber Ich weiß auch, wieviel Entsagung er von dem Einzelnen erfordert, und daß ein ganzer Mann dazu gehört, immer mit Freudigkeit den schweren und verantwortungsvollen Dienst zu tun, der Ihnen zufallen wird. Schon Ihre Marineschulzeit ist keine leichte. Der Seeoffizier muß sehr viel lernen. Er soll ein gebildeter Mann im allgemeinen Sinne sein und er soll sich ein weitgehendes technisches Wissen aneignen. Das erfordert viel ernste Arbeit über den Büchern, und die ist doppelt schwer nach dem Jahr an Bord, welches Sie in vorzugsweise praktischer Ausbildung und unter den erfrischenden Eindrücken der Auslandsreise zugebracht haben. Denken Sie bei der Arbeit daran, daß sie nicht nur ein Ansammeln von Wissen bedeutet, sondern daß sie auch ein Ausdruck von Pflichtgefühl und Energie ist und damit für die Bewertung der ganzen Persönlichkeit ins Gewicht fällt.

Unsere Zeit braucht ganze, eisenharte Männer. Daher kommt es auf die Persönlichkeit, den Charakter in erster Linie an. Ihre Charakterbildung zu fördern, ist die wichtigste Aufgabe Ihrer Vorgesetzten, aber es ist vor allen Dingen auch die Aufgabe jedes Einzelnen von Ihnen. Arbeiten Sie sich durch zu einer streng-sittlichen, auf religiöser Grundlage ruhenden Lebensanschauung, zu einer der gegenseitigen Verantwortung sich bewußten Kameradschaft, zu ritterlichem Denken und Handeln, und umschiffen Sie so die Klippen, an welchen leider immer noch so viele

junge Offiziere scheitern! Begeistern Sie sich an den großen Vorbildern der Geschichte, die Ihnen lehren, daß es geistige Kräfte sind, welche den Sieg erfechten, darunter nicht zuletzt die Seelenstärke, welche echtem Gottesglauben entspringt! Dann werden Sie, mit hohen Zielen vor Augen, alle Härten und Schwierigkeiten des Berufes leicht überwinden und Seeoffiziere werden, wie Ich sie Mir wünsche und wie das Vaterland sie braucht, stolze und wetterfeste Männer im Sturme des Lebens."

Mit goldenen Lettern stehen die Kaiserworte in junge Herzen geschrieben. —

Der Frühling kommt über das Land und erweckt mit seinem Zauberstab die schlummernde Erde zum Leben. Wunderbare Stunden sind es, jene Spaziergänge durch Wald und Feld, die erwachende Natur zu belauschen, zu beobachten, wie es überall keimt und sproßt und zum Licht drängt mit Macht. Dann ist der Sommer da.

Nun grünt und blüht es allenthalben. Zahlreiche Dampfer kreuzen die Wasserfläche und beleben die an landschaftlicher Schönheit, an berühmten Fürstenschlössern und freundlichen Badeorten so reiche Flensburger Förde. Steilufrig steigen die Ochseninseln aus dem Wasser empor. Ein burgartiger Bau erhebt sich auf ihnen und gestattet einen weiten Blick über die Innenförde. Weiße Segel heben sich von dem dunklen Wasser und drüben von dem grünen Ufer ab und ziehen lautlos ihre Bahn.

Die schnellen Ganter- und Falterboote und „Jutta" und „Carlota", die schweren sturmerprobten Kreuzerjachten, haben wenig Ruhe an den dienstfreien Tagen der Fähnriche. Wenn sie zu erzählen vermöchten, könnten sie viel berichten von seemännischem Geschick und Ungeschick,

von langweiligem Treiben bei träger Flaute und flotter Fahrt bei frisch-fröhlicher Brise. Oft ruhten sie nach anstrengendem Lauf in sicheren Häfen oder rasteten unfreiwillig auf tückischer Untiefe.

Jene Stunden ungebundener Freiheit an Bord der Jachten, die Besuche der Nachbarorte, Glücksburg, Gravenstein, Kollund, die ungezählten Portionen roter Grütze, die mehrtägigen Fahrten über die Förde hinaus durch den Alsensund nach Augustenburg, Apenrade, oder südwärts nach Schleimünde und Kappeln, bleiben unvergessen.

Die Fahrten mit „Jutta" und „Carlota" waren nicht immer ein Kinderspiel; ein harmloses Vergnügen für Sonntagssegler. Oft galt es schweren Kampf gegen kurze See, gegen Böen und Brecher. Stundenlang in nassem Zeug, kein trockenes Plätzchen an Deck, hart am Wind die steil heranrollenden Wogen abreitend, erforderte es ganze Männer, zähe Willenskraft und seemännisch geschulten Blick, wollte man das gesteckte Ziel erreichen. Wie mundete nachher zu Anker der heiße Grog! Wie gemütlich saß sichs mit qualmender Zigarette nach solcher Fahrt im kleinen Salon! Dann spann man sein Garn, oder es sang jemand zur Guitarre oder man lauschte dem Spieler vorn im Mannschaftsraum, der dem Seemannsklavier, auch Quetschkasten oder Ziehharmonika genannt, milde Weisen entlockte.

Den Abschluß des Sommerhalbjahrs bildet das mehrere Tage dauernde Sportfest. Ein harter Wettbewerb in allen Leibesübungen hebt an: Tennisturnier und Ringreiterspiele, Segel- und Ruderregatten, Hockey- und Fußballwettkämpfe, Turnen und Schwimmen, Schießen und Fechten. Vor geladenen Gästen finden die

Spiele statt. Es ist ein herzerfreuender Anblick: schlanke, sportgestählte Gestalten, frische Gesichter, denen die Schulstubenluft oben nichts hat anhaben können, die da um die Siegespalme ringen. Ein fröhlicher Bierabend mit Preisverteilung beschließt das Fest.

In den Wintermonaten verschiebt sich der Dienstplan um eine Stunde; statt um 7 beginnt der Unterricht um 8 Uhr. Die Stundenzahl bleibt die gleiche. Die Boote haben ihr Winterlager bezogen. An Stelle von Bootsdienst tritt der Reitunterricht. Die übrigen Nachmittage werden mit praktischem Signaldienst abwechselnd mit Debattierstunden, mit Turnspielen und Sport ausgefüllt. Außerdem findet wöchentlich einmal nach dem Abendbrot Tanzunterricht statt, der von einem geprüften Tanzlehrer erteilt wird. — Im Auslande tritt oft an den jungen Seeoffizier die Aufgabe heran, seine Reitkunst zu betätigen, wenn Pferd oder Maultier das einzige Verkehrsmittel bilden. Auch in der Heimat kann er bei Landungsmanövern und Felddienstübungen plötzlich in die Lage kommen, sich einem Pferd anvertrauen zu müssen; darum ist es gut, wenn er mit der „Takelung" und den Eigentümlichkeiten dieses Tieres vertraut ist. — Wie nötig und zweckdienlich der Tanzunterricht ist, bedarf keiner Erklärung. Die Debattierstunden unter der Leitung der Inspektionsoffiziere geben dem Fähnrich die beste Gelegenheit den Geist zu schulen, ihn an logisches Denken zu gewöhnen, seine Schlagfertigkeit und Redegewandtheit zu üben.

In den Wintermonaten, in denen es früh dunkelt, die Weihnachtstentamen und Seeoffizierhauptprüfung mit sich bringen, wird meist angespannter gearbeitet als im Sommer. Kein Geräusch dringt von außen herauf und

stört die Arbeitenden. Nur der Schritt des Offiziers vom Dienst schallt durch die hellhörigen Korridore.

Der Abend dient der Erholung. Eine Anzahl Fähnriche vereinigt sich unten in den Messeräumen zu Spiel und Trunk. Das Billardzimmer ist fast immer besetzt, desgleichen erfreut sich das Lesezimmer großer Beliebtheit. Viele halten sich auch auf den Stuben auf, denen durch Bilderschmuck, Klavier, einfache Korbmöbel, Rauch- und Teetischchen ein äußerst wohnliches Gepräge gegeben ist. Oft ertönt hier Spiel und Gesang. Frau Musika nimmt überhaupt eine Vorzugsstellung ein. Der schon im Sommer gebildete Musikverein verkürzt durch recht achtbare Darbietungen die langen Winterabende und erfreut bei geselligen Zusammenkünften, an denen auch die Vorgesetzten mit ihren Damen teilnehmen, durch regelrechte Konzerte. Wahre Triumphe aber feiert er an der Geburtstagsfeier Seiner Majestät des Kaisers, wo ein nach vielen Hunderten zählendes geladenes Publikum in der Turnhalle den durcheinanderwogenden und schwirrenden Tönen folgt. Nach einem erlesenen Programm wechseln Konzertnummern mit gymnastischen Musterleistungen, Aufführungen und Vorträgen.

An gewöhnlichen Wochentagen sieht man selten Fähnriche den Weg zur Stadt einschlagen; nur wenigen ist es gelungen dort Familienanschluß zu finden. Die Mehrzahl sucht und findet draußen ihre Zerstreuung und Erholung und kommt nur Sonntags nach der Stadt oder wenn die Bekleidungsfrage den Gang zum Lieferanten nötig macht. Das Stadttheater und die zahlreichen Cafés erfreuen sich dann eines regen Besuchs.

Wer es vorzieht, durch die krummen Gassen und über die alten Plätze des Städtchens zu wandern, wird

immer wieder an die kriegerischen Ereignisse des letzten Jahrhunderts gemahnt. Der alte Kirchhof birgt die Gräber jener Helden aus dem Jahre 1848. Ein aus Granitblöcken zusammengefügtes Monument trägt die Worte: „Dem Krieger Heil! erkämpft er mit dem Schwerte sich nur ein Grab in einer freien Erde. Den hier ruhenden Opfern des schleswig-holsteinischen Freiheitskampfes gewidmet von dankbaren deutschen Brüdern.“ Unweit davon ist den auf dänischer Seite gefallenen Soldaten ein Denkstein gesetzt mit der Aufschrift: „Treu waren sie geschworenen Eiden.“ Der Obelisk in der Neustadt, an der Stelle, wo bei Beginn des Freiheitskampfes deutsche Studenten und Turner dänischen Dragonern gegenüberstanden, der Bismarckbrunnen am Südermarkt, der alte Wrangel als „Trommler von Kolding“ im neuen Stadtpark, sie alle sprechen von den Großtaten deutscher Vergangenheit.

Das Schuljahr nähert sich seinem Ende. Wieder kommen die Tage des Examens heran. Doch der Fähnrich tritt ihnen anders entgegen, als einst bei dem Eintritt und an Bord des Kreuzers. Er ist sich seiner Kenntnisse bewußt und hat sein Wissen bereits im Weihnachtstentamen zur Genüge dargelegt; da muß es auch jetzt gehen, wenn nicht ein unerhörtes Pech die Hand im Spiel hat.

Sein Vertrauen wird nicht enttäuscht; nach Tagen harter geistiger Arbeit, einer letzten Anspannung aller Kräfte, klappt er das Buch zu und vernimmt mit Befriedigung:

„Seeoffizierhauptprüfung bestanden.“

Vierzehntes Kapitel.
Die Spezialkurse.

Das Bestehen der Seeoffizierhauptprüfung bringt noch nicht die Beförderung zum Offizier. Noch kann die Front den Fähnrich nicht gebrauchen, wenn er auch theoretischen Wissens voll sich in der Praxis betätigen möchte; erst die auf sechs Monate sich erstreckende Sonderausbildung soll ihm die nötige Frontreife geben. Der erste Monat dient der Weiterbildung im Infanteriedienst, die beiden folgenden einem Lehrgang in der Torpedowaffe, die letzten drei der praktischen Ergänzung der artilleristischen Kenntnisse. Da die vorhandenen Einrichtungen eine gleichzeitige Ausbildung aller Fähnriche auf den Spezialkursen nicht gestatten, beginnt ein Teil mit Infanterie- und Torpedo-, der andere mit Artilleriedienst.

Die Inspektion des Bildungswesens verfügt die Zugehörigkeit der Fähnriche zur Nord- oder Ostseestation; entsprechend dieser Verteilung werden sie dem I. oder II. Seebataillon in Kiel oder Wilhelmshaven überwiesen. — Haltung, Stellung, langsamer Schritt, Marsch, Griffe mit dem Gewehr, alles wird wieder hervorgeholt, und der künftige Vorgesetzte gelehrt, wie er zu kommandieren, Fehler aufzufinden und zu verbessern hat. Exerzierreglement, Turnvorschrift und Felddienstordnung werden einem eifrigen Studium unterzogen, soweit die Ausbildung als Zugführer dies erfordert.

Die primitive Unterkunft in den mit spartanischer Einfachheit ausgestatteten Kasernenstuben wird als Über-

gangsstadium mit Humor ertragen. Für ein Geringes liefert die Kantine Kaffee und Semmeln zum Frühstück. Das Mittagessen wird im Offizierkasino eingenommen. Zum Abendbrot auf den Stuben beschafft sich jeder selbst Brot, Butter, Wurst und andere Genußmittel. Die Begüterten soupieren in der Stadt, aber nur zu Beginn des Monats. Gegen Ende der Dekade teilen sie mit leerem Beutel und leichtem Sinn das einfache Mahl der Kameraden.

Das Manöver im Lockstedter oder Munster Lager bringt eine willkommene Abwechselung. Zwar harren nicht mit allem Komfort der Neuzeit ausgestattete Hotels der Gäste; nur einfache Holzbaracken, übereinandergestellte Betten mit Strohsäcken, Spinde, die kaum Raum für die Zahnbürste bieten, stehen den müden Kriegern zur Verfügung. Man paßt sich aber geschickt den Verhältnissen an und lebt aus dem Koffer.

Nach anstrengendem Geländedienst bei strömendem Regen, Bewegungen in der Schützenlinie, kriegsmäßigen Evolutionen spürt man jeden Knochen im Leibe. Seestiefel und Gamaschen haben ihre ursprüngliche Färbung verloren: man weiß nicht mehr, ob man im weißen Arbeitszeug oder im blauen Exerzieranzug ausgerückt ist — man erinnert sich nur dumpf trocken und warm gewesen zu sein; man schimpft über das schlechte Wetter und den Graben, der plötzlich viel breiter war, als man beim Absprung ahnen konnte. Glücklich wieder im Quartier, wird die Umwandlung des äußeren Menschen vorgenommen. Bei Tisch, bei schmetternder Regimentsmusik, hinter dem gefüllten Glas, sind bald alle Strapazen vergessen. Oft ist es spät geworden, wenn die vergnügte Tafelrunde zum Aufbruch rüstet.

9*

Nach kurzer wohlwollender Besichtigung entläßt das Seebataillon die Fähnriche, die von Kiel und Wilhelmshaven sich unverzüglich nach Flensburg begeben und sich an Bord des Torpedoschulschiffes zum Torpedolehrgang kommandiert melden. — In heißer Tagschlacht aus den Schleusen des Linienschiffs entsendet, in dunkler Nacht von schnellen Booten an den Gegner herangetragen oder von dem unsichtbaren Unterseeboot gefeuert, zerreißt der lautlos gleitende Torpedo die feindliche Bordwand und bahnt den nachstürzenden Wassermassen den Weg. Wahre Kunstwerke der Feinmechanik, die ihm Laufkraft und Richtung geben, birgt das furchtbare Geschoß in seinem Innern. Tausend Schrauben und Schräubchen wollen gekannt und sorgsam bedient sein, soll das Getriebe verläßlich arbeiten.

Jeden Morgen, bevor die Boote auf den Schießplatz dampfen, werden mit Butterbroten gefüllte Körbe an Bord gebracht, denen in den Schießpausen eifrig zugesprochen wird. — Im Torpedopäckchen, das von Fett- und Ölflecken starrt, mit Steckschlüssel und Ölkanne bewaffnet, macht der Fähnrich als Rohrmeister und Maschinist den Torpedo schußbereit. Vom frühen Morgen bis zum späten Nachmittag und oft noch nachts bei dem grellen Licht der Scheinwerfer zischt Schuß auf Schuß aus den Rohren des Schulschiffs und der Torpedoboote. Mit kritischem Blick, rußgeschwärzt, mustert der Schütze, ob der Torpedo richtig die eingestellte Tiefe hält und nicht rechts oder links von der gegebenen Richtung abweicht.

„Aufgekommen", meldet der Beobachter, wenn das Ungetüm nach beendetem Lauf die Wasserfläche durchbricht und regungslos liegen bleibt. Von Fähnrichen

geführt schießen die Dampfboote heran und fangen den Torpedo ein. Auf dem schießenden Schiff strecken sich ihm schon ölige Arme entgegen zur Übernahme und Herrichtung für den nächsten Schuß.

Die erzielten theoretischen und praktischen Leistungen, die mehr oder minder geschickte Führung der Fangboote und Tender entscheiden, ob eine spätere Verwendung des Fähnrichs in der Torpedowaffe erwünscht ist oder nicht. — Schnell vergehen bei dem fesselnden Dienst die wenigen Wochen. Mit Genugtuung bemerkt man, daß die Theorie gegen das Vorjahr erheblich in den Hintergrund getreten ist. Man freut sich nach den Manövertagen im Lager der bequemen Räumlichkeiten im Fähnrichsgebäude, der schönen Messe und der guten Verpflegung. — Man schläft, obwohl an Land, in Hängematten, die jeden Abend von den Fähnrichsburschen aufgehängt werden.

Zu sportlicher Betätigung bietet sich die beste Gelegenheit und wird eifrig ausgenutzt. Die Reunions in dem pensionatgesegneten Glücksburg werden gern besucht. Man segelt, radelt und reitet, kurz, erfreut sich einer Freiheit wie nie zuvor. — Mit Bedauern sieht man den Kursus zu Ende gehen und nimmt Abschied von den liebgewonnenen Stätten an der Förde, wo man oft fröhlich beisammen oder sinnend allein war.

Zwei Tender der Artillerieschule steuern, mit den Fähnrichen und ihrer Habe an Bord, durch die schmalen Bojenreihen zur Außenförde hinaus und nehmen bei Kalkgrund-Feuerschiff Kurs auf Sonderburg. Zur Linken öffnet sich der Wenningbund mit dem weithin sichtbaren Düppeldenkmal.

Prange stolz auf Düppels Höhen,
Pyramide deutschen Ruhms,
Strahle weit auf Land und Meere,
Siegesglanz des Heldentums!
Künde laut: Auf diesem Boden,
Deutsches Reich, stiegst Du empor —
Hier der Stein, den Gottes Wille
Dir zum Grundstein auserkor.

Man hört Schüsse fallen, kurz und scharf unterhalb des waldigen Schelde, tief und rollend in der Ferne. Ein Schiffsrumpf hebt sich grau ab vom hellen Sand der schroff abfallenden Küste: das Artillerieschulschiff in voller Tätigkeit. Ein kleiner Kreuzer schießt nach einem geschleppten goldgelben Etwas; es blitzt auf in der Breitseite. Eine Feuergarbe schießt hervor, weißer Qualm — eine Wassersäule steigt an der Scheibe auf —, ein scharfer Knall und das dumpfe Krachen der krepierenden Granate.

Schiffe und Scheiben werden passiert. Die roten Dächer Sonderburgs rücken näher und näher; man sieht die Schießstände an Land, die Villen am Strandweg, in Grün gebettet oben das Kurhaus. Durch knorriges Geäst schimmert das alte braunrote Schloß des Herzogs Ernst Günther von Schleswig-Holstein, jetzt eine Kaserne des Füsilier-Regiments Königin. Jenseits der Pontonbrücke, die die Ufer des Alsensunds verbindet, tauchen die neuen Marineanlagen auf, verschwinden aber bald hinter der Biegung des Sunds.

Der erste Tender gibt Brückensignal. Mit verminderter Fahrt steuert er in den Sund ein, in wenigen Metern Abstand von dem Gefährten gefolgt. Fischerhütten zur Linken, an Dukdalben liegende Fischerboote, saubere Jachten, eine kleine Bootswerft mit aufgeschlepptem Brückenponton, zur Rechten das Schloß, die Speicher

und Gasthäuser der Hafenstraße — alles zum Greifen nahe. — Noch einmal heult die Sirene das Brückensignal, kürzer, fast scheltend — ein rostiges Rasseln — ein Teil der Pontonbrücke schwimmt zur Seite und gibt eine schmale Durchfahrt frei. Hinter den Barrieren ein paar winkende Menschen, man winkt wieder — die Marineanlagen liegen frei vor Augen.

Die Schiffsartillerieschule ist bereits für die Aufnahme der neuen Fähnriche hergerichtet. Tags zuvor war der erste Lehrgang abgefahren, um den Infanterie- und Torpedokursus zu erledigen. Steinerne Treppen und Korridore, helle Fenster, schmucklose Stuben mit grünen Spinden, Tische und Stühle, ein Spiegel, der verzerrte Figuren gibt, an den Wänden Eisenschienen mit Hängemattshaken — das ist die Wohnstätte. Der Blick aus den Fenstern zeigt das Exerzierschiff, die Kreuzer im Sund, am jenseitigen Ufer den Bahnhof und weiter hinauf die historische Düppelmühle.

Der tägliche Dienst beginnt mit halbstündigen Freiübungen oder Turnspielen auf dem Platz hinter der Schule, Frühstück, dann Arbeitsstunde von 8 bis 9 Uhr, Geschützexerzieren an Bord des Exerzierschiffs oder theoretischer Unterricht in den Hörsälen. — Eingehende Materialkunde, Ausführung sämtlicher Arbeiten am Geschütz, Reinigungsdienst eingeschlossen, Kenntnis der Munition und Schießlehre stellen nur eine Erweiterung und Festigung des bisher Erlernten dar.

Bald fahren die Fähnriche bei Tag und zur Nachtzeit mit den Tendern hinaus, der Theorie die Praxis folgen zu lassen. Sie lernen schießen und das Feuer einer Anzahl Geschütze nach bestimmten Grundsätzen leiten. Ein sicheres Auge, klarer Blick, rascher Entschluß, energi-

sches Handeln, kalte Ruhe, das sind die Eigenschaften, die der Artillerieoffizier in hohem Maße sein eigen nennen muß. Seine Ruhe, auch wenn die Feuerschlünde Verderben speien, feindliche Granaten rings krepieren, teilt sich den Männern an den Geschützen mit im Toben der Seeschlacht. Seine Persönlichkeit verbürgt den Erfolg.

Der Dienst während des Artilleriekursus ist anstrengend, doch läßt er genügend Zeit für weite Spaziergänge auf dem wunderschönen Alsen. Das Süderholz in der Sommerpracht, das schweigende dunkle Norderholz bilden das Ziel der Ausflügler. Oft sehen die staunenden Bauern zwanzig und mehr Fähnriche zu Rad in eng aufgeschlossener Kiellinie durch die Feldwege jagen. Die Vorräte an roter Grütze sind im Umkreis von drei Meilen meist nach solchen Fahrten erschöpft.

Wenn man nicht die Schießpause an Bord des Tenders zu einem erfrischenden Bade benutzt hat, macht man Rast im weißen Ufersand und widersteht nicht lange dem Locken der Wellen. — Kein Ort des meerumschlungenen Landes wird so oft aufgesucht wie das nahe Augustenburg mit der Stammburg unserer Kaiserin, wo das herrliche Blau des Wassers sich mit dem Grün der Bäume und dem Weiß der Schloßmauern zu einem harmonischen Bilde gefügt. Ein gut Teil der schleswig-holsteinischen Geschichte hat sich um diese Mauern abgespielt. Mancherlei wechselvolle Geschicke sind über Schloß und Park dahingegangen. Als Lehrerinnenseminar hat der mächtige Bau jetzt seine letzte Verwendung gefunden.

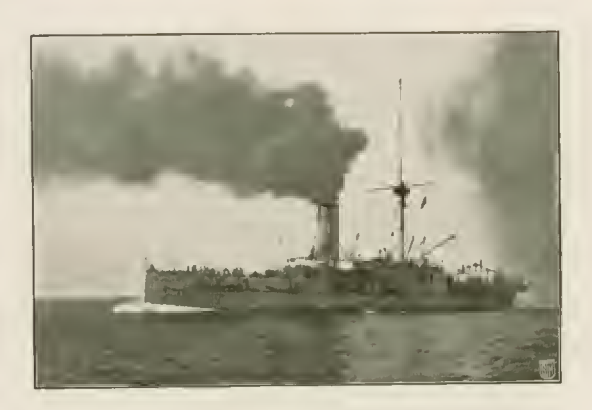
„Lotte“ und „Annie“, die Segelbarkassen der Artillerieschule, werden so wenig geschont wie ihre Schwestern „Jutta“ und „Carlota“ in Flensburg. Reich-

Kutterſegeln
(S. 123)



Regatta
(S. 125)

Tafel 12



Torpedoschulschiff
(S. 132)

Torpedoübernahme (S. 133)

lich verproviantiert werden häufig längere Fahrten angetreten nach den sehenswerten Punkten der Förde, ihrer näheren und weiteren Umgebung. Die reizvolle Fahrt durch den lieblichen Alsensund führt an dem Siegesdenkmal von Arnkiel vorüber, wo 1864 preußische Truppen jene glänzende Waffentat verrichteten, den Übergang über den Alsensund erzwangen und die Dänen aufs Haupt schlugen.

Weiter nordwärts öffnet sich der Blick in die Augustenburger Förde, dann schneidet zur Linken die Apenrader Bucht tief in das Land ein.

Nicht immer befolgen die abenteuerlustigen Segler den klugen Rat, stets einen Fuß Wasser unter dem Kiel zu halten. Manchmal dauert es Stunden, bis die Jacht mit eigenen Mitteln wieder auf tiefes Wasser gebracht ist, manchmal deutet die in einen Knoten geschlungene Flagge vorüberkommenden Fahrzeugen die Notlage an und bittet um werktätige Hilfe.

Häufig rasten „Lotte“ und „Annie“ zur Nachtzeit in der märchenhaft schönen Genner Förde. Durch den taufrischen Morgen schreiten die Segler den Knivsberg hinauf und genießen von da den prächtigen Rundblick. Der Formenreichtum der Küstengliederung, die mannigfache Bodengestaltung, die tausend verschiedenen Färbungen von Wald und Flur, das stille blaue Wasser dort unten, die kleine Jacht an der einsamen Boje, weiterhin die blaue See und die Däneninseln in der Ferne, da erkennt man dankbar die Schönheit der Heimat, derer man draußen beinahe im Reichtum der Tropenwelt vergessen hätte. Das wunderbare Bild zu Füßen zeigt ein Stückchen deutscher Erde.

„Schleswig-Holstein, meerumschlungen.“

Von stolzer Höhe schaut die Riesengestalt des großen Kanzlers weit über Land und Meer. Wer vor jenem steinernen Bilde steht, glaubt an die alte siegreiche Gewalt dieser eisernen Faust, das Sinnbild unserer nationalen Kraft, das Gewonnene zu behaupten und zu schützen. —

Im Fluge vergeht die Zeit. Bei Tag und Nacht donnern die Geschütze, von Fähnrichen bedient und geleitet. Eines Sonnabends ruhen Schulschiff und Tender friedlich an ihren Brücken im Alsensund; nur in den Hörsälen der Schule tobt die Schlacht, wo blutige Gefechte mündlich oder schriftlich in harmlosen Schießlisten geführt werden. Der gestrenge Examinator erkennt sehr bald den geborenen Artilleristen und schreibt einen entsprechenden Vermerk in die vor ihm liegende Prüfungsliste. Er reibt sich die Hände: wieder ein Kursus erledigt, und einige Wochen der Erholungen winken ihm, um für die kommenden Geschützführerlehrgänge neue Kräfte zu sammeln.

Der letzte Abend in Sonderburg sieht die Fähnriche in fröhlichster Stimmung; zwei und ein halbes Jahr der Ausbildung liegt hinter ihnen, die Examina sind überstanden, man lacht der ausgestandenen Sorge und freut sich der rosigen Zukunft, die an Bord des Linienschiffs oder Kreuzers die Einführung in den eigentlichen Dienst des Seeoffiziers bringen soll. Einigen ist es beschieden, schon in wenigen Tagen wieder hinauszudampfen in die weite Welt, um in Ostasien im Kreuzergeschwader oder auf der amerikanischen Station an Bord des Stationskreuzers Dienst zu tun.

Ein Teil der Fähnriche hat den so oft besuchten Ratskeller zur Abschiedsfeier erwählt, dessen Gewölbe von jugendfrohem Sang und ernster Männerrede wider-

hallen. Mütterlich hat die freundliche Wirtin stets für die Gäste gesorgt und muß jetzt feierlichen Dank entgegennehmen. Dem alten Klavier entringt sich der ewig junge Sang von der Lindenwirtin, der Lore am Tore und von der Wirtin Töchterlein. Schelmische Augen blicken ernst, als die Abschiedsstunde schlägt. — Zu derselben Zeit feiern in dem nahen Augustenburg übermütige Kameraden den Abschied.

In tiefem Schweigen liegt der Schloßpark. Die schwarzen Schatten der Bäume spiegeln sich in der klaren Mondnacht im dunklen Wasser der Förde. Plötzlich unterbricht ein kräftiger Männerchor die geheimnisvolle Stille. Ehe man im Seminar recht zum Bewußtsein gekommen ist, ist der nächtliche Spuk verschwunden.

Fünfzehntes Kapitel.

In der Front.

Der Inspekteur des Bildungswesens hat den Fähnrichen nach Beendigung der Spezialkurse den Säbel verliehen und sie zu ihrer weiteren Ausbildung in Gruppen von sechs bis zehn den Schiffen der Hochseeflotte überwiesen.

Das ist ein anderes Bild auf dem modernen Panzerkreuzer, als es das Schulschiff vor Jahren bot. Die endlosen Decks, die mächtigen Geschütztürme, die ungezählten Räume unter Deck, die starken Turbinen, alles mutet den Fähnrich so gewaltig an, daß sein durch den Säbel gewaltig gesteigertes Selbstbewußtsein auf ein Minimum zusammenschrumpft.

Als Fähnrich der Wache sendet ihn der Befehl des wachhabenden Offiziers durch alle Decks, treppauf, treppab. An der Backspier sorgt er für rechtzeitiges Ablegen der Boote, mustert auf dem Mitteldeck die zum Wachdienst antretenden Posten, beaufsichtigt den Verkehr am Fallreep, ist verantwortlich für Innehaltung der Routine; ihm schwirrt es im Kopf von den vielen neuen Pflichten, die in Zukunft seinen täglichen Dienst ausmachen werden. Von Flaggenparade morgens um 8 Uhr mit zweistündiger Mittagspause bis 7 Uhr abends und am folgenden Morgen von 4 bis 8 Uhr auf Wache ist schwer für den dieses Dienstes Ungewohnten. Schnell findet man sich in die veränderten Verhältnisse, genießt die Freiwache durch ausgiebigen Landgang, tritt vergnügt am dritten Tage von 12 bis 4 Uhr nachts die ruhige Mittelwache an und geht, wie der Dienst es vorschreibt, als Pikettwächter am vierten Tage die beiden Mittagsstunden und die Wache von 7 Uhr abends bis Mitternacht.

Vier Fähnriche sind den vier Wachoffizieren zugeteilt und lösen sich in fester Reihenfolge im Wachdienst ab. Die Wachoffiziere sind zugleich Divisionsoffiziere und für die Ausbildung ihrer Fähnriche im Divisionsdienst verantwortlich. Da bleiben wenig dienstfreie Stunden am Tage, und zeitiger als gewöhnlich sucht man nach getaner Arbeit die Hängematte auf.

Dem Navigations-, Artillerie- und Torpedooffizier wird je ein Fähnrich zur spezialistischen Weiterbildung überwiesen. Wenn die Zahl ausreicht, erhält der Erste Offizier einen besonderen Rollenfähnrich, der die Rollenverteilung der Mannschaft, d. i. ihre Verteilung auf die verschiedenen Gefechtsstationen, Posten bei Feuerlösch- und Lecksicherungsdienst u. a. mitzubearbeiten und auf

dem laufenden zu halten hat, kein Kinderspiel auf Schiffen, deren Besatzungsetat tausend Köpfe aufweist.

Die letztgenannten Fähnriche fahren nebendienstlich täglich abwechselnd die fahrplanmäßigen Schiffsboote vom Kochboot 5³⁰ Uhr morgens bis zum letzten Beurlaubtenboot 2 Uhr nachts.

Die kleine gemütliche Fähnrichsmesse an Bord des Linienschiffs und Kreuzers, das Heim mancher Jahrgänge, birgt eine Fülle von Erinnerungen an heitere Stunden im Kameradenkreise. Hierher dringt nicht die Unruhe des Dienstes; sie bietet Erholung und wärmenden Unterschlupf, wenn es oben stürmt und schneit. Sprudelnde Lebenslust und fröhlicher Humor haben hier ihre geheiligte Stätte. Gern kommt auch der Leutnant gelegentlich auf einen Sprung zu den jüngeren Kameraden und wehrt nur scheinbar ab, wenn der Pantrygast sofort eilfertig Zigaretten und ein Tablett mit gefüllten Portweingläsern herumreicht.

Bei den hohen physischen und moralischen Anforderungen, die bei Tag und Nacht der Dienst an den Seeoffizier stellt, hat die Alkoholfrage an Bord eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Noch immer ist das Binnenland vielfach der Ansicht, daß der steife Grog ein unentbehrliches Attribut des Seemanns ist, wenn auch die Presse gelegentlich diese Anschauung zu bekämpfen sucht, und Fachmänner in Wort und Schrift diesen Irrtum berichtigen. In den letzten Jahrzehnten und besonders in den letzten Jahren hat sich auf dem Gebiet des Alkoholverbrauchs ein Umschwung vollzogen, für den die Getränkekontos der Messemitglieder und die Kellereien der Marineoffizierkasinos zahlenmäßige Belege geben können. Die Anzahl derer, die unter Offizieren und Mannschaften

dem Alkohol überhaupt entsagt haben, ist in ständigem Wachsen begriffen. Wer Tag und Nacht mit Anspannung aller Nerven auf dem Posten sein, klaren Blicks mit schnellem Entschluß seine Maßnahmen treffen muß, wer sich der schweren Verantwortung, die auf ihm lastet, bewußt ist, muß ein Leben führen, das seine geistigen Fähigkeiten in keiner Weise beeinträchtigt. Der ältere Offizier hat diese Notwendigkeit längst eingesehen und mit den Gewohnheiten einer früheren Zeit gebrochen; dieses weiß der junge Seeoffizier und lernt der Nachwuchs durch Wort und Beispiel.

Das hindert natürlich nicht, daß bei besonderen Anlässen ein Fläschchen entkorkt wird, und der Liebhaber eines Grogs sich gelegentlich den Rum mit heißem Wasser verdünnt.

Im Oktober, zu Beginn jedes Übungsjahrs, arbeiten die Schiffe der Hochseeflotte auf dem großen Exerzierplatz, der Ostsee, daran, Offiziere und Mannschaften sobald als möglich auf die erreichbare Höhe der Gefechtsbereitschaft zu bringen. Jeder Vorgesetzte ist Lehrender und Lernender zugleich. Keiner lernt aus in dem umfangreichen Dienstbetrieb; immer neue Ziele werden gesteckt, die zu erreichen die Aufbietung aller Kräfte erfordert. Wochen und Monate gehen dahin. Die neueingestellten Rekruten sind mit ihren Verrichtungen vertraut und tüchtige Kriegsschiffsmatrosen und Heizer geworden. Bei den Fähnrichen ist die anfängliche Unsicherheit einem bestimmten Auftreten gewichen.

Ist die Einzelausbildung beendet, werden die Übungen treffenweise fortgesetzt. Bald treten Geschwaderverbände und Aufklärungsgruppen ihre ersten Übungsfahrten an.

Der Geist des Kommandanten beseelt Offiziere und Mannschaften, macht das tote Schiff zu einem lebenden Wesen in seiner Hand; der Wille des Führers durchdringt und leitet die Verbände. Linienschiffsgeschwader, Aufklärungsgruppen und Torpedobootsflottillen zur Flotte vereinigt, führt der Flottenchef, in dessen Hand die Fäden zusammenlaufen, die rastlos in treuer Pflichterfüllung auf Schiff und Boot gesponnen sind und die Gefechtsbereitschaft bedeuten. Vertrauensvoll blickt jedermann zu dem bewährten Führer auf, der ihn zur Schlacht führen wird, wenn das Vaterland dereinst in Not zu den Waffen ruft — und freudig folgt jener seines Kaisers Befehl und führt die Flotte zu Kampf und Sieg.

Die letzten Vorbereitungen zur Flottenreise werden getroffen. Schwer beladene Prähme kommen zur Ergänzung der Kohlenbestände längsseit. Kriegsmäßiges Kohlen, ein Kinderspiel dagegen diese Arbeit an Bord des Schulschiffs. Der brennende Ehrgeiz der Erste sein zu wollen, sich selbst den Ruf der am besten kohlenden Prahmmannschaft zu erwerben und dem Schiff den mühsam errungenen Kohlenpreis zu erhalten, steht in den staubgeschwärzten Gesichtern geschrieben und treibt auch ohne anfeuernden Zuruf zu äußerster Kraftentfaltung. Seit Stunden drehen sich die Winschen, knirschen die Kohlenjollen in den Blöcken, kommt Korb auf Korb aus der schwarzen Tiefe ans Licht und ergießt seinen Inhalt in die unersättlichen Schlünde der Kohlenbunker. Heiß rinnt es von schwarzen Leibern. Da hat ein fallendes Kohlenstück einen Mann getroffen: ein Zucken geht durch den Körper. Schwer richtet er sich auf und faßt langsam nach der blutenden Kopfwunde. „Das bißchen Blut“, denkt der Brave und verbeißt den Schmerz. Nichts

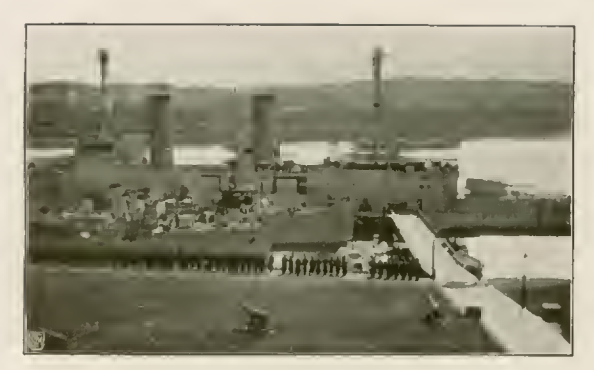
könnte ihn bewegen, seinen Platz zu verlassen, so lange noch eine Schaufel Kohlen den Boden bedeckt; der Fähnrich hat auch nicht die Schaufel weggeworfen und sich verbinden lassen, als die zusammenschlagenden schweren Körbe die Hand ihm blutig quetschten.

Ein Stückchen Krieg im Frieden! — Sie müssen überkommen, die Kohlen, in kürzester Zeit. Wo es erforderlich, springt der Offizier hinzu, hilft an den Beiholern, bei dem Füllen der Körbe, dem Transport an Deck, ohne aber die Übersicht zu verlieren, die für den schließlichen Erfolg unerläßlich ist.

Ob kalt, ob warm, ob Regen, ob Sonnenschein — die Muskeln zum Zerreißen gespannt, den müden Körper immer wieder zur Arbeit gepeitscht durch das eiserne Wort „ich will", so zeigt sich des deutschen Mannes treues Pflichtgefühl.

Mit dem Glockenschlag 8 Uhr geht auf dem Flaggschiff Signal hoch. Sofort wehen auf allen Schiffen die gleichen Flaggen und Wimpel. Der Admiral hat die Führung der Verbände übernommen. Die Schiffe werfen von der Boje los und folgen dem vorausdampfenden Führerschiff im Kielwasser. Die Flottenreise hat begonnen.

Es ist keine Reise im landläufigen Sinne des Worts: es ist ein fortgesetztes Üben und Manövrieren, eine Zeit ernster Arbeit, sich steigernder physischer und moralischer Anforderungen. Kaum hat das Schulschiff Gabelsflach-Feuerschiff passiert, werden die kleinen Kreuzer zur Lösung von Sonderaufgaben detachiert, und für Geschwader und Linienschiffskreuzer beginnt ein alle Sinne anspannendes Evolutionieren. Nach einem Willen, dem Willen des Flottenchefs, drehen und wenden die mächtigen



Artillerie-Schulschiff (S. 135)



Am Geschütz (S. 138)



In voller Fahrt (S. 146)



Unter Führung des Flottenchefs
(S. 143)



Die kleinen Kreuzer detachiert
(S. 144)

Kolosse wie Riesenspielzeug von unsichtbarer Hand bewegt. Jedes Signal des Flottenflaggschiffs setzt den ungeheuren Apparat in Tätigkeit, der die Seele des einzelnen Schiffs bedeutet und dem toten Erz Leben und Bewegung gibt.

Durch Ausfall von Personal und Material werden dem Ernstfall entsprechende Lagen geschaffen, damit jedermann vom Kommandanten bis zum jüngsten Heizer entschlossen und richtig handeln lernt, wenn im Gefecht unvorhergesehene Schwierigkeiten entstehen und in dem gewohnten Betrieb ernste Störungen eintreten.

Gegen Abend werden die Kreuzer zu Vor- und Nachhut für das marschierende Gros der Linienschiffe und zur Seitendeckung verteilt. Sobald die Sonne hinter der Kimm verschwunden ist, werden alle Lichtquellen an Bord verdeckt, damit kein Schein nach außen dringt und in dunkler Nacht das Schiff dem Feinde verrät.

Die Kriegswache ist aufgezogen, d. h. die eine Hälfte der Offiziere und Mannschaften hat die Gefechtsstationen eingenommen und hält scharf Ausguck, indes die andere Hälfte schläft, um nach vierstündiger Ruhe die Kameraden abzulösen. Man weiß, daß Torpedoboote das Gros angreifen werden und hat schon im Westen kurz nach Sonnenuntergang kleine Rauchwolken entdeckt, die schnell näher kamen. Der Feind ist auf den Fersen.

Die Geschütze sind für Manöverzwecke nur mit Kartuschen geladen; der Geschützführer starrt über das Rohr hinweg in die schweigende Finsternis. An den Blenden der Scheinwerfer stehen zuverlässige Männer, bereit, die grellen Lichtmassen zu entfesseln, sobald Verdächtiges sich zeigt.

So vergehen die Stunden. Der Kriegswachwechsel

findet statt und die ausgeruhte Kriegswache nimmt die Wachstationen ein. Lang, endlos lang scheint die Nacht. Die Augen sind müde von dem anstrengenden Suchen mit dem Nachtglas. Die Posten an Geschützen und Scheinwerfern lösen sich stündlich ab. Endlich schimmert ein heller Streif im Osten und kündet den kommenden Tag. Da — „Torpedoboote an Steuerbord", ruft jemand und „Scheinwerfer leuchten! Klarschiff!" folgt der Befehl. — Ein Meer von Licht flutet den heranstürmenden schwarzen Gesellen entgegen, und Feuergarben speien die Geschütze. In wenigen Sekunden ist auch die freie Kriegswache auf den Gefechtsstationen.

Im Nu sind die Boote heran. Man erkennt die Gesichter auf der Kommandobrücke, soweit sie nicht durch Ruß und Qualm unkenntlich geworden sind, sieht den jungen Kommandanten, der mit unerschütterlicher Ruhe sein Boot heranführt, und die Rohrmeister an den Rohren klar, das verderbenbringende Geschoß zu entsenden. Ein roter Stern, ein zweiter, ein dritter leuchtet auf und markiert den scharfen Torpedoschuß. So kommt ein Boot nach dem anderen heran und bricht sich Bahn nach dem jetzt ungeschützten Gros.

Bald donnern auch von dort die Kanonen herüber in schneller Folge, leuchten die Scheinwerfer und steigen rote Kugeln zur Höhe. Rote Flammen schlagen unter dem Druck der künstlichen Ventilation aus den Schloten der Boote. Tief ein saugt sich das Heck bei der sausenden Fahrt.

Funkensprühender Qualm im Scheinwerferlicht, feuerspeiende Schlünde, weiß wirbelndes Kielwasser, steil anrollende Heckfee in greller Beleuchtung, das ist ein Schlachtenbild, wie die kühnste Phantasie es nicht schöner

ersinnen kann, ist ein Stück Poesie der modernen Zeit. Unter vollen Segeln in lauen Vollmondnächten oder mit dichtgereestem Zeug in schwerer See, die Poesie gehört der Vergangenheit.

„Übungen sind beendet", meldet der Funkenoffizier, das drahtlose Telegramm des Flaggschiffs. Die Kriegswachen werden durch die Posten der Division abgelöst. Der Kommandant, der seit Einbruch der Dunkelheit die Brücke nicht verlassen hat, geht unter Deck.

Seemännische Manöver, wie Anker ausfahren und Schleppübungen, Artillerie- und Torpedoschießen, füllen die Tage, wenn nicht im Flottenverbande evolutioniert wird, oder taktische Aufgaben zu lösen sind.

Durch die Belte, Kattegat und Skagerrak, haben sich die Übungen nach der Nordsee hingezogen. Angesichts der norwegischen Küste spielen sich die Gefechtsbilder ab, die Admirale und Kommandanten die taktische und strategische Verwendung ihrer Verbände lehren sollen.

Zweimal werden die Übungen durch den Besuch norwegischer Häfen unterbrochen, um Offizieren und Mannschaften einige Tage der Ruhe und Erholung zu bieten.

Dem Winter sind Frühling und Sommer gefolgt. Frisches Grün schmückt die Ufer der Kieler Förde. Durch dunkles Gewölk bricht sich die Sonne Bahn und schaut in den stillen Wassern unten die Wolken dahinziehen. Einsam schwimmen die roten Bojen in langen Reihen auf der Flut.

Hinter dem Leuchtturm von Friedrichsort steigen Rauchwolken auf und künden das Nahen der heimkehrenden Schiffe. Bald passiert das Flottenflaggschiff die enge Einfahrt. In langer Reihe folgen Linienschiffe und Kreuzer.

Wieder bietet sich dem Schauenden jenes so ungemein fesselnde Bild: die heimgekehrten Schiffe an den Bojen, Flaggen und Wimpel wehend im Wind, Barkassen und Pinassen über den Hafen eilend. Motorfahrzeuge und Segler kreuzen die Wasserfläche, reges Leben an Stelle der friedlichen Ruhe.

Die Instandsetzungs- und Verschönerungsarbeiten für die immer näher rückende Kieler Woche beginnen. Im Hafen des Kaiserlichen Jachtklubs hat sich schon eine stattliche Anzahl kleinerer Jachten eingefunden. Vor der Strandpromenade ankern die größeren Fahrzeuge aller Nationen und Typen. „Meteor", „Iduna", „Nordstern", „Germania", „Hamburg", die schnellen Schuner und der bewährte alte „Orion" liegen an den gewohnten Plätzen.

Tiefblauer Himmel über der sonnigen Förde! — Die Jachten haben ihr Festgewand angelegt und bieten mit dem bunten Flaggenschmuck ein unbeschreiblich farbenprächtiges Bild. Das herrliche Wetter hat manchen Segler hinausgelockt. Von frischer Brise getrieben, die schneeweiße Segelfläche leicht geneigt, gleiten die schmucken Jachten rasch dahin.

Die Kriegsschiffe haben, die Ankunft des Allerhöchsten Kriegsherrn erwartend, Flaggen und Toppsflaggen gesetzt.

Nach der Teilnahme an den Regatten auf der Unterelbe hat S. M. J. „Hohenzollern" den Nord-Ostseekanal passiert und läuft in die Schleuse von Holtenau ein. Stolz weht die Kaiserstandarte im Großtopp. Die Schleusentore öffnen sich. Langsam setzt die Jacht sich in Bewegung und — von allen Schiffen donnern die Geschütze den Kaisersalut. Weißen Pulverdampf trägt der Wind über das Wasser. Durch die langen Reihen der Kriegsschiffe

fährt die Kaiserjacht. Brausende Hurras treuer deutscher Männer grüßen den Kaiser und bieten ihm den Willkomm.

Die Kieler Woche ist eröffnet. Es folgt eine festliche Veranstaltung der anderen. Jeden Morgen knallen gegenüber dem Kitzeberger Gehölz die Startschüsse und senden elegante Jachten aller Klassen auf die Bahn. Zahlreiche Privatdampfer begleiten das Feld und beobachten den Verlauf der Regatten.

Bei der Wettfahrt der Kriegsschiffsboote gehen mehr als hundert Boote über die Bahn. Stramme Brise. Mit schnaubender Fahrt schießen die schweren Barkassen heran; in geringen Abständen folgen Pinassen, Kutter und Gigs. Ein harter Kampf entspinnt sich bei den Wendemarken. Jeder ist bestrebt als Erster das Markboot zu runden. Hart am Wind, schwer über liegt eine Barkaß mit Backbordhalsen.

„Barkaß voraus über Backbordbug!", meldet der Ausguck.

„Los Vorschoten! Hol an Großschot!" folgen die Kommandos. Mit Hartruder sucht der Leutnant das drohende Verhängnis abzuwenden. Zu spät — das Fockwant des Gegners ist stärker als das eigene Klüverbaumstag. Ein helles Springen des Stags, ein Krachen und Splittern von brechendem Holz — unversehrt zieht der Gegner von dannen, und man selbst versucht schimpfend an den Überresten des Klüverbaums und an Bootsriemen den wild schlagenden Klüver wieder zu setzen.

Die Regatten des Kaiserlichen Jachtklubs und die von den Geschwadern veranstalteten Wettfahrten geben dem jungen Offizier eine vortreffliche Gelegenheit zu seiner Weiterbildung auf dem Gebiete des Segelsports.

Ohne Fehler und Kleinholz geht es selten ab, wenn ungeübte Segler das Ruder führen, und oft müssen die Dampfboote der Schiedsrichter gekenterten Booten Hilfe bringen. Jeder Fähnrich ist natürlich überzeugt, daß solche Fehler ihm nie passieren werden, und sehnt den Augenblick herbei, wo er selbst als Bootsoffizier sein Fahrzeug über die Startlinie führen darf.

So schnell die Kieler Woche herangekommen ist, so schnell sind die Tage dahingegangen. Die Kaiserjacht hat den Hafen verlassen. Der Betrieb geht weiter, als hätte es nie Bordfeste auf dem Achterdeck S. M. Schiffe gegeben.

Durch praktische Betätigung in den verschiedenen Dienstzweigen an Deck und in der Maschine und geeignete Vorträge der Detailoffiziere haben die Fähnriche an Bord ihre Fähigkeiten dargetan und ihre Geeignetheit zum Seeoffizier bewiesen.

Die Herbstmanöver sind in vollem Gang. Die Kreuzer haben den Feind gesichtet und sich wie Schweißhunde an ihn gehängt. Vergebens sucht der Gegner durch Scheinmanöver die unbequemen Verfolger abzuschütteln. Jede seiner Bewegungen meldet der elektrische Funke dem eigenen Gros, das immer näher an seine Kreuzer heranschließt und endlich den Gegner zur Entscheidungsschlacht zwingt. Jeder der führenden Admirale sucht seiner Partei die günstigsten Kampfbedingungen zu schaffen, um Artillerie- und Torpedowaffe voll ausnutzen zu können. Immer wieder strebt die Gegenpartei diese Pläne zu vereiteln, bis die Verhältnisse die Schlacht erzwingen.

Die Torpedobootsverbände haben sich hinter der Schlachtlinie gesammelt, um im geeigneten Augenblick

hervorzubrechen und sich auf den Gegner zu stürzen. Nach erbittertem Ferngefecht, in dem beide Flotten durch Artillerietreffer schwer gelitten haben, gibt der Admiral Befehl zum Nahkampf. Die Flottillen schließen näher heran. Mit äußerster Kraft dampfen die Riesenschiffe aufeinander zu. Schneller als sie, in sausender Fahrt, durchbrechen die Torpedoboote die eigenen Reihen und stürzen sich auf den Feind. Wohl wird manchem Boot im Ernstfall bei todesmutigem Angriff ein feindliches Geschoß die Rückkehr verwehren. Hat nur ein Torpedo das Ziel erreicht und Verwirrung in die feindliche Linie gebracht, mag es untergehen; es hat seine Schuldigkeit getan.

Der letzte Tag des Manövers geht zu Ende. — Der Flottenchef dankt Offizieren und Mannschaften für treue Mitarbeit und freudige Pflichterfüllung. — Dem Fähnrich winkt herrlicher Lohn. Eine Allerhöchste Kabinettsordre bringt ihm die ersehnte Beförderung zum Leutnant zur See. — Mahnende Worte spricht der Kommandant, väterlich ernst, zu seinen jüngsten Offizieren:

„Vergessen Sie nie, meine Herren, eiserne Disziplin und ein fest eingewurzeltes Pflichtbewußtsein haben einst unsere Heere zum Siege geführt. Auch die Marine hat diese Eigenschaften bewiesen in allen Fällen, wo sie zu Wasser oder zu Lande in Tätigkeit treten durfte. Diese Tradition zu wahren wird künftighin Ihre Aufgabe sein; bleiben Sie sich ihrer stets bewußt, in guten und bösen Tagen. Wohl lächelt Ihnen jetzt rosig die Zukunft. Aber auch schwere Stunden werden über Sie kommen. Überwinden Sie mit stolzem Herrenbewußtsein alle Widerwärtigkeiten, die sich Ihnen entgegenstellen werden.

Schon jetzt bringt der Dienst Ihnen keineswegs

leichte Aufgaben; im Laufe der Zeit werden die Ansprüche wachsen, die man an Sie stellen wird. Nicht immer wird ein Älterer zugegen sein, den Sie in schwieriger Lage um Rat fragen können. Zaudern Sie nie, handeln Sie selbständig und zeigen Sie den Mut der Verantwortung; wir alle machen Fehler und lernen durch sie.

Immer voll und bei! sagt eine alte Seemannsregel, d. h. tun Sie ganz, was Sie tun; aber bedenken Sie dabei, daß Sie für die Sache arbeiten, und nicht für Ihre eigene Person.

So heiße ich Sie denn heute im Seeoffizierkorps willkommen. Tun Sie auch fernerhin Ihre Pflicht, wie unser Allerhöchster Kriegsherr es von Ihnen erwartet, getreu dem Fahneneid, den Sie in ernster Stunde geleistet."

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn
Berlin SW68, Kochstraße 68—71.







